



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-16032020-218686
CG-MH-E-16032020-218686

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 97] नई दिल्ली, मंगलवार, मार्च 3, 2020/फाल्गुन 13, 1941
No. 97] NEW DELHI, TUESDAY, MARCH 3, 2020/PHALGUNA 13, 1941

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण अधिसूचना

सुंवाई, 27 फरवरी, 2020

सं. टीएमपी/54/2019-जेपीटीपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा “महापत्तन परियोजना प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश, 2013” के अनुसार मैसर्ज जेएसडब्ल्यू परादीप टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड के दरमानों को उनके नाम से अधिसूचित करने के प्रस्ताव का, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण मामला सं. टीएमपी/54/2019-जेपीटीपीएल

मैसर्ज जेएसडब्ल्यू परादीप टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

आवेदक

गणपूर्ति

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजत सचर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(फरवरी, 2020 के 20वें दिन पारित)

यह मामला “महापत्तन परियोजना प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश, 2013” के अनुसार मैसर्ज जेएसडब्ल्यू परादीप टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (जेपीटीपीएल) के दरमानों की अधिसूचना उनके नाम से करने के प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. यह स्मरण कराया जाता है कि परादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण ने 14 जुलाई, 2008 के अपने आदेश संख्या टीएएमपी/18/2008-पीपीटी के द्वारा पीपीटी में गहरा ड्राफ्ट लौह अयस्क बर्थ और गहरा ड्राफ्ट कोयला बर्थ के निर्माण की इसी परियोजना के लिए अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारित किये थे जो अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित उपबंधों पर आधारित थे।

2.2. तत्पश्चात्, पीपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण ने 30 अगस्त, 2013 के अपने आदेश संख्या टीएएमपी/37/2013-पीपीटी के द्वारा संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 में समर्थकारी उपबंधों के आधार पर पीपीटी में गहरी ड्राफ्ट लौह अयस्क बर्थ के निर्माण की इसी परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किये थे। अगस्त, 2013 में इस प्रकार निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क को संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.2 में निर्धारित उपबंधों के अनुपालन वर्ष 2008 में अनुमोदित अप्रेंट पर 26.15% का सूचकांकन गुणक लागू किया गया था।

2.3. तत्पश्चात्, पीपीटी ने अपने 16 मई 2014 के पत्र के द्वारा निम्नलिखित निवेदन रखे:-

- (i). पारादीप पत्तन में बीओटी आधार पर गहरा डुबाव लौह अयस्क बर्थ के लिए अप्रेंट प्रशुल्क हेतु अधिसूचना 16 अगस्त 2008 को जारी की गई थी।
- (ii). यह प्रशुल्क मामला संख्या टीएएमपी/37/2013-पीपीटी दिनांक 30 अगस्त, 2013 द्वारा सूचकांकित किया गया था और परियोजना दोबारा टेंडर के लिए रखी गई थी।
- (iii). तथापि, इसने अब वर्तमान टेंडर के निर्वहन का निर्णय लिया है और आरएफक्यू स्टेज से दोबारा बोलियां आमंत्रित की है। इसके लिए आरएफक्यू मई, 2014 में जारी किया जाएगा। चूंकि परियोजना के लिए आरएफपी दस्तावेजों में विभिन्न सेवाओं के लिए 2014 के लिए सूचकांकित परियोजना के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क शामिल होना चाहिए, इसलिए प्रशुल्क प्रस्ताव 30 सितंबर 2013 को अधिसूचित महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013 के आधार पर तैयार किया गया है।
- (iv). प्रशुल्क, 2008 के अनुमोदित प्रशुल्क (2013 के अनुमोदित प्रशुल्क के आधार पर 4.3%) के आधार पर 31.58% तक सूचकांकित किए गए हैं।

2.4. इसलिए, पीपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण ने 05 जून 2014 के अपने आदेश संख्या टीएएमपी/28/2014-पीपीटी द्वारा पीपीटी में विकसित की जाने वाली नई लौह अयस्क बर्थ के लिए संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 में निर्धारित उपबंधों के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किये। जून 2014 में इस प्रकार निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क वर्ष 2008 में अनुमोदित अप्रेंट प्रशुल्क पर 31.58% के सूचकांकन गुणक लागू करने के पश्चात् निर्धारित किये गए थे।

3. इसके पश्चात्, सफल बोली लगाने वाले को अर्थात् जेएसडब्ल्यू इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड और साऊथ वेस्ट पोर्ट लि. के संघ को रियायत अवार्ड सौंपा। पीपीटी ने जेएसडब्ल्यू पारादीप टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (जेपीटीपीएल), बीओटी आधार पर लौह अयस्क निर्यात प्रहस्तन के लिए लौह अयस्क बर्थ के विकास के लिए निगमित एक एसपीवी, के साथ 29 मई 2015 को एक रियायत करार (सीए) पर हस्ताक्षर किये।

4. महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम 1963 की धारा 42(4) के साथ पठित धारा 48 के अनुसार महापत्तन न्यासों द्वारा अधिकृत किसी व्यक्ति द्वारा किसी सेवा के लिए उद्वाह्य दरमानों को इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किया जायेगा।

5.1. तदनुसार, जेपीटीपीएल ने 09 अक्टूबर, के पत्र के द्वारा इस प्राधिकरण को उसके नाम से दरमानों को 2019 अधिसूचित करने के अनुरोध के साथ संपर्क किया, क्योंकि वह वाणिज्यिक प्रचालन आरंभ करना चाहते हैं।

5.2. जेपीटीपीएल द्वारा अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित निवेदन किये गए हैं:-

- (i). जेपीटीपीएल ने पीपीटी के साथ 29.05.2015 को हस्ताक्षरित रियायत करार के अनुसार बीओटी आधार पर एक नए लौह अयस्क टर्मिनल का विकास किया है।
- (ii). स्वतंत्र अभियंता से 25.09.2019 को अंतरिम समापन प्रमाणपत्र ले लिया गया है।
- (iii). प्रचालन आरंभ करने से पूर्व जेपीटीपीएल के नाम में सूचकांकित प्रशुल्क अधिसूचित करने का प्रस्ताव प्रस्तुत है।
- (iv). पीपीटी ने नए लौह अयस्क टर्मिनल के प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्राधिकरण के पास 2008 में प्रस्ताव दायर किया था। उस आधार पर, प्राधिकरण ने 16.08.2008 को अधिसूचना (राजपत्र संख्या 133) और थोक मूल्य सूचकांक लागू करते हुए फिर 20.09.2013 की अधिसूचना (राजपत्र संख्या 245) जारी की। पीपीटी के अनुरोध पर प्राधिकरण ने 1 जनवरी 2014 का डब्ल्यूपीआई सूचकांकन लागू करते हुए 17.06.2014 को एक और अधिसूचना (राजपत्र संख्या 182) प्रकाशित की।
- (v). बाद में, पीपीटी ने सफल बोली लगाने वाले को यानी जेएसडब्ल्यू इंफ्रास्ट्रक्चर लि. और साऊथ-वेस्ट पोर्ट लिमिटेड के संघ को रियायत अवार्ड दिया।
- (vi). पीपीटी ने जेपीटीपीएल के साथ, बीओटी आधार पर लौह अयस्क निर्यात प्रहस्तन के लिए नई लौह अयस्क बर्थ के विकास के लिए संघ द्वारा स्थापित एक एसपीवी, 29.05.2015 को एक रियायत करार पर हस्ताक्षर किये।
- (vii). जेपीटीपीएल ने परियोजना को आरंभ किया और 25.09.2019 को अंतरिम समापन प्रमाणपत्र प्राप्त किया।
- (viii). 17.06.2014 की अधिसूचना (राजपत्र संख्या 182) के अध्याय 5 के अनुसार, संदर्भ प्रशुल्क 1 जनवरी 2014 से संबंधित वर्ष की एक जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में होने वाले परिवर्तन के 60% तक सूचकांकित किया जायेगा।
- (ix). इस प्राधिकरण ने वर्ष 2014-15 से आगे प्रत्येक वर्ष के लिए संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत घोषित सूचकांकन गुणक इस प्रकार है:-

वर्ष	वार्षिक सूचकांकन गुणक
2015-16	3.78%
2016-17	शून्य
2017-18	1.20%
2018-19	2.07%
2019-20	2.56%

5.3. उपरोक्त के आधार पर, जेपीटीपीएल ने वित्तीय वर्ष 2019-2020 के लिए दरमानों को अधिसूचित करने (डब्ल्यूपीआई सूचकांक को सुविचार में लेने के पश्चात्) का निम्नवत् प्रस्ताव किया है:-

(क). कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

पीपीटी में नई लौह अयस्क बर्थ पर कार्गो लौह अयस्क निर्यात प्रहस्तन के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर कार्गो के आयातक द्वारा विनिहित कार्गो पर देय होगा:

क्र.सं.	वस्तु	यूनिट	दर रु.में
1.	लौह अयस्क प्रहस्तन प्रभार (सभी प्रकार का)	एमटी	227.12

(ख). भंडारण प्रभार:

स्टैकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए निशुल्क अवधि से इतर भंडारण प्रभार इस प्रकार होंगे:

(दर रु. में प्रति टन)

क्र.सं.	वस्तु	निशुल्क अवधि के पश्चात् शेष बचे कार्गो के लिए पहले 5 दिन की दर	शेष कार्गो के लिए 6वें दिन से 10 वें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए 11वें दिन से दर
1.	लौह अयस्क (सभी प्रकार)	17.36	34.72	69.44

(ग). बर्थ किराया प्रभार:

पोत के मास्टर/स्वामी/एजेंट द्वारा देय बर्थ किराया प्रभार इस प्रकार होंगे:

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका एक भाग (रु.)	
		विदेश गामी पोत	तटीय पोत
1.	सभी पोत	1.24	0.75

5.4. जेपीटीपीएल ने पीपीटी द्वारा 01 अक्टूबर, 2019 को जारी व्यापार परिपत्र संख्या टीडी/टीएम/जेईएन-114/2018/2475 की प्रति भी भेजी है, जिसमें पीपीटी ने अन्य बातों के साथ, जेपीटीपीएल द्वारा उद्धाहृत सूचकांकित प्रशुल्क दर्शाया है।

5.5. जेपीटीपीएल ने स्वतंत्र अभियंता द्वारा 25.09.2019 को जारी अंतरिम प्रमाणपत्र की एक प्रति भी भेजी है, जिसमें, अन्य बातों के साथ-साथ, यह बताया गया है कि परियोजना प्रयोक्ताओं की वाणिज्यिक सेवा में सुरक्षित व विश्वसनीय रूप से लगायी जा सकती है और कि परियोजना 25 सितंबर, 2019 को वाणिज्यिक प्रचालन के लिए फिट घोषित की जाती है।

5.6. इसके अतिरिक्त, जेपीटीपीएल ने 5 जून, 2014 के प्रशुल्क आदेश संख्या टीएमपी/28/2014-पीपीटी के (17.06.2014 को अधिसूचित) अध्याय-3 भंडारण प्रभार में अशुद्धि सुधार करने का भी अनुरोध किया। इस संबंध में जेपीटीपीएल द्वारा किया गया निवेदन इस प्रकार है:-

(i). 16.08.2008 की अधिसूचना के अनुसार भंडारण प्रभार इस प्रकार हैं:

(दर रु. प्रति टन)

क्र. सं.	वस्तु	निशुल्क अवधि के पश्चात् शेष बचे कार्गो के लिए पहले 5 दिन की दर	शेष कार्गो के लिए 6वें दिन से 10 वें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए 11वें दिन से दर
1.	लौह अयस्क (सभी प्रकार)	12	24	48

(ii). 20.09.2013 की अधिसूचना के अनुसार भंडारण प्रभार इस प्रकार हैं:

(दर रु. प्रति टन)

क्र. सं.	वस्तु	निशुल्क अवधि के पश्चात् शेष बचे कार्गो के लिए पहले 5 दिन की दर	शेष कार्गो के लिए 6वें दिन से 10 वें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए 11वें दिन से दर
1.	लौह अयस्क (सभी प्रकार)	15.14	30.28	60.55

(iii). 17.06.2014 की अधिसूचना के अनुसार भंडारण प्रभार इस प्रकार हैं:

(प्रति एमटी प्रति दिन)

क्र. सं.	वस्तु	निशुल्क अवधि के पश्चात् शेष बचे कार्गो के लिए पहले 5 दिन की दर	शेष कार्गो के लिए 6वें दिन से 10 वें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए 11वें दिन से दर
1.	लौह अयस्क (सभी प्रकार)	15.79	31.58	63.16

(iv). 16.08.2008 की अधिसूचना में दी गई गणना के अनुसार भंडारण प्रभार निम्नलिखित विधि से परिकलित किया गया है:-

(क). राजस्व अपेक्षा को कार्गो प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों को 99:1 के अनुपात में विभक्त किया गया है। [देखें खंड 9(v)(ड)]।

(ख). बिन्दु संख्या (क) का आधार यह है कि भंडारण के लिए राजस्व अपेक्षा 154 लाख रु. हैं। इसके अतिरिक्त संकल्पनाओं का स्पष्टीकरण पीपीटी द्वारा पत्तन प्रयोक्ताओं की टिप्पणियों के सारांश में टिप्पणी संख्या 1(vi) में दिया गया है। तदनुसार, अस्थायी भंडारण प्रभार गणना इस प्रकार होती है:

क्र.सं.	विवरण	कार्गो (एमटी में)	भंडारण प्रभार (रु./एमटी)	कुल भंडारण प्रभार
क)	कुल कार्गो के 90% की निकासी 18 दिन की निशुल्क अवधि में हो जाती है।	90,00,000	शून्य	शून्य
ख)	कुल कार्गो के 10% पर कार्गो प्रभार लगते हैं। उसमें से			
i)	75% 19वें दिन से 23वें दिन के प्रथम स्लैब में	7,50,000	12.00	90,00,000
ii)	20% 24वें दिन से 28वें दिन के	2,00,000	24.00	48,00,000

	दूसरे स्लैब में			
iii)	5% 29वें दिन के बाद के तीसरे स्लैब में निकल जाता है।	50.000	48.00	24,00,000
	योग	1,00,00,000		162,00,000

- (v). 16.08.2008 और 20.09.2013 की अधिसूचनाओं से यह स्पष्ट होता है कि भंडारण प्रभार “विभिन्न अवधि वर्गों” के लिए लागू हैं और 17.06.2014 को जारी अधिसूचना भी पहले जारी अधिसूचनाओं के समान ही है सिवा 2008 के अनुमोदित प्रशुल्क पर 31.58% और 2013 के अनुमोदित प्रशुल्क पर 4.3% के डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के (देखें प्रशुल्क आदेश का खंड 4(iv))। तथापि आदेश संख्या टीएएमपी/28/2014 में गलती से यह लिखा गया है कि विभिन्न वर्ग अवधियों के लिए ‘रु./प्रति टन’ के स्थान पर ‘प्रति एमटी प्रति दिन’।

6. तत्पश्चात्, जेकेटीपीएल ने अपने 14 अक्टूबर 2019 के ई-मेल के द्वारा अंतरिम प्रमाणपत्र के साथ संलग्न ‘पंच-लिस्ट’ भेज दी और संसूचित किया कि टर्मिनल हर तरह से प्रचालन के लिए तैयार है और कि वे प्रशुल्क आदेश/पुष्टि के प्राप्त होने के तत्काल पश्चात् प्रचालन आरंभ कर देंगे।

7.1. जेपीटीपीएल के 09 अक्टूबर, 2019 के प्रस्ताव की एक प्रति हमारे 14 अक्टूबर, 2019 के पत्र के द्वारा लाइसेंस प्रदाता पत्तन (पीपीटी) को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। पीपीटी को जेपीटीपीएल के अनुरोध का परीक्षण करने और जेपीटीपीएल के प्रस्ताव पर विशिष्ट टिप्पणी देने का अनुरोध किया गया था ताकि भंडारण प्रभार की उगाही “प्रति टन प्रति दिन” के स्थान पर ‘प्रति टन’ निर्धारित की जा सके।

7.2. इस संबंध में पीपीटी ने 18 अक्टूबर, 2019 के अपने पत्र के द्वारा निम्नलिखित उत्तर दिया:

- (i). जेपीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित कार्गो प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार और वर्थ किराया प्रभार पर प्रारूप दरमान उपयुक्त सूचकांकन सहित प्राधिकरण के 05 जून, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/23/2014-पीपीटी के अनुरूप होने चाहिए।
- (ii). स्वतंत्र अभियंता द्वारा 25 सितंबर, 2019 को अंतरिम समापन प्रमाणपत्र जारी किया गया है। जेपीटीपीएल द्वारा शीघ्र ही वाणिज्यिक प्रचालन आरंभ करने की संभावना है।
- (iii). जहां तक भंडारण प्रभारों की उगाही यूनिट का संबंध है तथ्य इस प्रकार हैं:-

- (क). बोलियां प्राधिकरण के 05 जून, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/28/2014-पीपीटी का उल्लेख करते हुए मंगाई गई है, जिसमें भंडारण प्रभार की यूनिट दर ‘प्रति एमटी प्रति दिन’ है।

दर रु. में प्रति एमटी प्रति दिन

क्र.सं.	वस्तु	निशुल्क अवधि के पश्चात् शेष बचे कार्गो के लिए पहले 5 दिन की दर	शेष कार्गो के लिए 6वें दिन से 10 वें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए 11वें दिन से दर
1.	लौह अयस्क (सभी प्रकार)	15.79	31.58	63.16

- (ख). तथापि, बोली दस्तावेज और सीए में एक सारांशीकृत सारणिक कॉलम दिये गए हैं जिसमें “प्रति एमटी” दिया गया है। बोली दस्तावेज और सीए के उद्धरण नीचे दिये गए हैं:

क्र.सं.	वस्तु	दर रु. में प्रति एमटी		
		निशुल्क अवधि के पश्चात् शेष बचे कार्गो के लिए पहले 5 दिन की दर	शेष कार्गो के लिए 6वें दिन से 10 वें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए 11वें दिन से दर
1.	लौह अयस्क (सभी प्रकार)	15.79	31.58	63.16

- (ग). इस तथ्य पर सुविचार करते हुए कि 05 जून 2014 को प्राधिकरण के आदेश संख्या टीएएमपी/28/2014-पीपीटी का बोली दस्तावेज में स्पष्ट रूप से उल्लेख किया गया है और बाद में सीए में भी दर्शाया गया है कि उसमें उल्लिखित यूनिट यानी “प्रति एमटी प्रति दिन” है, वही रहेगी और उसी का अनुपालन होगा।
- (घ). आदेश में किसी परिवर्तन को, इसलिए, बोली पश्च परिवर्तन समझा जायेगा जो स्वीकृति के लिए रियायत प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र से बाहर की बात है।
- (ङ). ‘प्रति एमटी प्रति दिन’ के रूप में भंडारण प्रभार की यूनिट से संबंधित मुद्दा अन्य पीपीटी परियोजनाओं में भी लागू है जो पहले से पीपीटी में चल रही है जैसे प्राधिकरण के 21 फरवरी, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/12/2014-पीपीटी के अनुसार ‘पीपीटी में बीओटी आधार पर ईक्यू-1, 2, 3 बर्थों का मशीनीकरण’ और प्राधिकरण के 02 जनवरी, 2017 के द्वारा ‘पीपीटी में बीओटी आधार पर आयातित कोयला प्रहस्तन के लिए नई कोयला बर्थ का विकास’। कोई भी परिवर्तन इन परियोजनाओं को भी प्रभावित करेगा।

8.1. चूंकि पीपीटी का उत्तर 20 सितंबर, 2013 और 16 अगस्त, 2008 की प्रशुल्क अधिसूचनाओं में पहले निर्धारित “प्रति टन” की तुलना में जो जेपीटीपीएल में भंडारण प्रभारों की उगाही 17 जून, 2014 की प्रशुल्क अधिसूचना के आधार पर हैं, 17 जून, 2014 की प्रशुल्क अधिसूचना में ‘प्रति टन प्रति दिन’ की भंडारण प्रभार यूनिट के निर्धारण के बारे में विशिष्ट समाधान नहीं करता। पीपीटी को 30 अक्टूबर, 2019 के पत्र के द्वारा फिर से अनुरोध किया गया कि वह भंडारण प्रभारों की उगाही की यूनिट के निर्धारण में लिये गए पहलू की समीक्षा करें।

8.2. इस संबंध में, पीपीटी ने 14 नवंबर, 2019 के अपने पत्र के द्वारा यह संसूचित किया कि जेपीटीपीएल द्वारा भंडारण प्रभारों के संबंध में उठाये गये मामले में प्राधिकरण ऐसे मुद्दों को संबंधित नियमों और शासी दिशानिर्देशों के अनुसार स्वयं निपटान करे।

9. इसी बीच, पीपीटी द्वारा जारी व्यापार परिपत्र के आधार पर, पीपीटी के माध्यम से लौह अयस्क गुट्टिकाएं/फिन्स के कुछेक निर्यातकों नामतः ब्रह्मानी रिवर पैलेट्स लिमिटेड, कश्मी पॉवर एंड स्टील प्राइवेट लिमिटेड तथा मोहाशक्ति फोर्जिंग प्राइवेट लिमिटेड ने पीपीटी द्वारा 01 अक्टूबर, 2019 को जारी किये गए व्यापार परिपत्र पर आपत्ति उठायी जिसमें, अन्य बातों के साथ-साथ, जेपीटीपीएल की भंडारण प्रभार अनुसूची भी शामिल है, जहां उगाही की यूनिट ‘प्रति टन प्रति दिन’ दी गई है, प्रयोक्ताओं का मत यह है चूंकि “प्रति टन प्रति दिन” निर्धारित भंडारण प्रभार अत्यधिक है और व्यवहारिक नहीं हैं, इसलिए वे जेपीटीपीएल की सुविधा का प्रयोग नहीं करेंगे। वास्तव में, कश्मी पॉवर एंड स्टील प्राइवेट लिमिटेड ने यह भी कहा है कि व्यापार परिपत्र में यथाप्रदर्शित भंडारण प्रभार से जेपीटीपीएल और पीपीटी पत्तन प्रयोक्ताओं के सहारे से नियोजित पूंजी पर अनुचित प्रतिफल प्राप्त करेंगे। कुछेक प्रयोक्ताओं ने अपनी शिकायत व्यक्त की कि 05 जून, 2014 के सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क आदेश की अधिसूचना से पूर्व उनसे परामर्श नहीं किया गया।

10.1. चूंकि पीपीटी द्वारा लौह अयस्क परियोजना के लिए चाहा गया संदर्भ प्रशुल्क, संबंधित प्रयोक्ताओं की सुनवाई के पश्चात् पहले से निर्धारित अपक्रंट प्रशुल्क को अपनाया जाना ही था और चूंकि पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी संदर्भ

प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 में यह व्यवस्था है कि जब कोई पत्तन न्यास प्रयोक्ताओं के परामर्श के पश्चात् पहले से अनुमोदित अप्रेंट प्रशुल्क को अपनाये जाने का प्रस्ताव करता है तो प्रयोक्ताओं से परामर्श करना आवश्यक नहीं है, इसलिए 05 जून, 2014 को सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क आदेश की अधिसूचना से पूर्व कोई संयुक्त सुनवाई नहीं की गई।

10.2. जैसी कि ऊपर चर्चा की गई है, पीपीटी ने 14 नवंबर, 2019 के अपने पत्र में जेपीटीपीएल के भंडारण प्रभारों की उगाही यूनिट से संबंधित मुद्दे को भली-भांति प्रयोक्ताओं ने जेपीटीपीएल के भंडारण प्रभारों की उगाही की निर्धारित यूनिट पर अभ्यावेदन भी दिये हैं।

10.3. अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 का खंड 3.8.4. इस प्राधिकरण को दरमानों के गलत प्रयोग पर जांच करने का अधिकार देता है। इसके अतिरिक्त, अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 का खंड 3.8.5. उपबंध करता है कि दरमानों के स्पष्टीकरण अथवा व्याख्या से संबंधित प्रश्नों के बारे में तथा निजी प्रचालक के शर्तों के वितरण के बारे में प्राधिकरण निर्णय ले सकता है।

10.4. पोत परिवहन मंत्रालय भारत सरकार ने इस प्राधिकरण को संबंधित 30 अक्टूबर, 2019 के पत्र संख्या पीडी-26025/17/2019-पीडी-II के द्वारा भंडारण प्रभारों की उगाही की यूनिट के निर्धारण के मुद्दे पर एमओएस को दिये गए जेपीटीपीएल की 07 अक्टूबर, 2019 के अभ्यावेदन पर कार्रवाई करते हुए जिसमें यह बताया गया है कि पीपीटी ने 2008 में लौह अयस्क टर्मिनल के प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्राधिकरण को एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। जिसके आधार पर प्राधिकरण ने “विभिन्न अवधि वर्गों” के भंडारण प्रभारों का निर्धारण करते हुए 16 अगस्त, 2008 को एक अधिसूचना जारी की। इसी प्रकार, “विभिन्न अवधि वर्गों” के लिए भंडारण प्रभारों पर सुविचार करते हुए 20 सितंबर, 2013 को अधिसूचना संख्या 245 जारी की। एमओएस के पत्र में आगे बताया गया है कि 17 जून, 2014 की अगली अधिसूचना में, जो पहले की अधिसूचनाओं के समान ही थी, भंडारण प्रभारों की यूनिट “प्रति एमटी प्रति दिन” का उल्लेख किया गया है। एमओएस ने इस प्राधिकरण को मामले का परीक्षण करके आगामी आवश्यक कार्रवाई करने को कहा है तथा इसकी सूचना मंत्रालय को भी देने का निदेश दिया है।

10.5. एमओएस के पत्र के पत्र की इस पृष्ठभूमि में और भंडारण प्रभारों की उगाही की यूनिट के निर्धारण में बताई गई अशुद्धि की जांच करने के उद्देश्य से और उक्त स्थिति के आधार पर इस मामले में निर्णय लेने, के लिए पीपीटी, जेपीटीपीएल और उन प्रयोक्ताओं की जिन्होंने जेपीटीपीएल में भंडारण प्रभारों के संबंध में प्राधिकरण को अभ्यावेदन दिया, एक संयुक्त सुनवाई करने का निर्णय लिया गया जो जेपीटीपीएल में लागू किये जाने वाले भंडारण प्रभारों की उगाही की यूनिट के मुद्दे तक सीमित रहेगी।

11.1. इसलिये, इस मामले में 05 दिसंबर, 2019 को भुवनेश्वर स्थित पीपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया जिसमें पीपीटी, जेपीटीपीएल और इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन करने वाले प्रयोक्ता शामिल हुए ताकि जेपीटीपीएल में ग्राह्य भंडारण प्रभार यूनिट इकाई के बारे में निर्णय लिया जा सके।

11.2. अपने पाँवर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण को समाप्त करते समय जेपीटीपीएल ने निम्नलिखित निवेदन किये और प्रार्थना की कि:

- (i). जैसा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के खंड 3.8.4 में अनुबद्ध है, प्राधिकरण दरमानों को गलत लागू करने की जांच कर सकता है।
- (ii). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 का खंड 3.8.5 यह व्यवस्था करता है कि प्राधिकरण इस प्रश्न पर निर्णय ले सकता है जो दरमानों के स्पष्टीकरण अथवा व्याख्या से और निजी प्रचालक की शर्तों के विवरण से उठे हों।

- (iii). प्राधिकरण और पीपीटी गलत दरमान की समीक्षा करके “रुपये प्रति टन प्रति दिन” के स्थान पर “रुपये प्रति टन” के रूप में भंडारण प्रभार की उगाही यूनिट की गलती को ठीक करें।

12.1. जैसा संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया, जेपीटीपीएल ने 16 दिसंबर, 2019 के अपने ई-मेल के द्वारा जेपीटीपीएल का अपने उपभोक्ताओं के साथ किये गए 3 करारों की प्रतियां भेजी। संभवतः, प्रयोक्ताओं पर भंडारण प्रभार के प्रभाव को कम करने के लिये, एक करार में इसने 50% की छूट का प्रस्ताव किया है और एक दूसरे करार में भंडारण प्रभारों में 55% की छूट देने का प्रस्ताव किया है।

12.2. संयुक्त सुनवाई में लिये गये निर्णय के अनुसार, पीपीटी को हमारे 18 दिसंबर, 2019 के पत्र के द्वारा पीपीटी द्वारा संदर्भित मामले में पोत परिवहन मंत्रालय को लिखे पत्र की प्रति भेजी है। इस संबंध में, पीपीटी ने 21 दिसंबर, 2019 के ई-मेल द्वारा एमओएस को पीपीटी द्वारा संबोधित 24 अक्टूबर, 2019 के पत्र की प्रति भेजी है जिसमें जेएसडब्ल्यू के अभ्यावेदन की सूचना दी गई है। पीपीटी की सूचना में उनके द्वारा 18 अक्टूबर 2019 के पत्र के द्वारा इस प्राधिकरण को किये गए निवेदनों को दोहराया भर गया है जिस पर इस आदेश के पैरा 7.2 में चर्चा की गई है और उसे दोहराया नहीं जा रहा है।

13. मामले की विवेचना के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है:

- (i). परादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) द्वारा प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण ने संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 में निर्धारित निर्धारणों के आधार पर पीपीटी पर विकसित किये जाने वाले लौह अयस्क बर्थ के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करते हुए 05 जून, 2014 को आदेश संख्या टीएएमपी/28/2014-पीपीटी पारित किया था। उक्त आदेश भारत के राजपत्र असाधारण (भाग III खंड 4) में 17 जून, 2014 के राजपत्र संख्या 182 में अधिसूचित हुआ था।
- (ii). लौह अयस्क निर्यात प्रहस्तन के लिए लौह अयस्क बर्थ के विकास हेतु पीपीटी ने मैसर्स जेएसडब्ल्यू पारादीप टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (जेपीटीपीएल) के साथ 29 मई, 2015 को एक रियायत करार (सीए) किया।
- (iii). महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम 1963 की धारा 42(4) के साथ पठित धारा 48 के अनुसार महापत्तन न्यासों द्वारा अधिकृत किसी व्यक्ति द्वारा किसी सेवा के लिए उद्घाट्य दरमानों को इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किया जायेगा। ऐसी स्थिति में महापत्तन न्यास द्वारा अधिकृत बीओटी प्रचालक प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अंतर्गत शामिल होते हैं और उन्हें प्रचालन आरंभ करने से पहले अपने नाम से सूचकांकित दरमानों को अधिसूचित कराने की आवश्यकता पड़ती है। तदनुसार, जेपीटीपीएल ने इस अनुरोध के साथ इस प्राधिकरण से संपर्क किया कि दरमानों को उनके नाम से अधिसूचित किया जाए क्योंकि वे अपना वाणिज्यक प्रचालन आरंभ करना चाहते हैं। इस संबंध में लाइसेंस प्रदाता पत्तन पीपीटी ने भी यह पुष्टि की है जेपीटीपीएल द्वारा शीघ्र ही अपना वाणिज्य प्रचालन आरंभ करने की संभावना है। जेपीटीपीएल द्वारा उपलब्ध कराये गए 25 सितंबर, 2019 का अंतरिम प्रमाणपत्र, अन्य बातों के साथ-साथ, यह दर्शाता है कि परियोजना सुरक्षित और विश्वास के साथ प्रयोक्ताओं की वाणिज्यक सेवा में लगायी जा सकती है और घोषित करता है कि परियोजना 25 सितंबर, 2019 से वाणिज्यक प्रचालन के लिए उपयुक्त है।
- (iv). (क). 05 जून, 2014 के आदेश में निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क के सूचकांकन के संदर्भ में, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि संदर्भ प्रशुल्क अनुमोदित करने वाले दरमानों की सामान्य टिप्पणी यह बताती है कि प्रशुल्क को स्फीति के प्रति सूचकांकित किया गया है परंतु 1 जनवरी 2014 और संबंधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में परिवर्तन के 60% की

सीमा तक ही। सामान्य टिप्पणी स्पष्ट तौर पर यह बताती है कि डब्ल्यूपीआई वृद्धि के लिए आधार वर्ष 1 जनवरी, 2014 होगा।

(ख). जैसा पहले चर्चा की गई है, वर्ष 2019 में सूचकांकित दरमान निकालने के लिए 2014 के आधार प्रशुल्क पर लागू संचयी वृद्धि गुणक 9.94% है। तदनुसार, जेपीटीपीएल ने जून 2014 में अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क पर 9.94% के लागू संचयी वृद्धि गुणक को लागू करते हुए प्रस्तावित दरें निकाली हैं। जेपीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावित दरों को सत्यापित किया और सही पाया गया है।

(व). (क). जैसी पहले चर्चा की गयी है, सूचकांकित गुणक को लागू करते हुए दरमानों की अपने नाम में अधिसूचना की मांग करते समय, जेपीटीपीएल ने कई कारणों से, जिनकी चर्चा इस आदेश के पहले भाग में की गई है, 05 जून, 2014 के आदेश में, यथा अधिसूचित भंडारण प्रभारों में अशुद्धि को ठीक करने का अनुरोध किया कि इसे 'दर रु. में प्रति एमटी प्रति दिन' के स्थान पर 'दर रु. में प्रति टन' निर्धारित किया जाये।

(ख). इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि 14 जुलाई 2008 के आदेश में, लौह अयस्क वर्थ के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए, जो 05 जून 2014 के संदर्भ प्रशुल्क का आधार है, लौह अयस्क प्रहस्तन के भंडारण प्रभारों की उगाही की इकाई 'प्रति टन' आधार पर ही निर्धारित की गई थी। तथापि, जून 2008 के आदेश सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण का अनुमोदन चाहते समय (14/16 मई 2014 का पीपीटी का प्रस्ताव), पीपीटी ने भंडारण प्रभारों की उगाही यूनिट 'प्रति टन प्रति दिन' आधार पर प्रस्ताव किया जो 05 जून, 2014 के सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क आदेश में आ गया।

(ग). नीचे दी गई सारणी, इस स्थिति को दर्शाती है:

विवरण	भंडारण प्रभारों की यूनिट	निशुल्क अवधि के पश्चात् शेष बचे कार्गो के लिए पहले 5 दिन की दर	शेष कार्गो के लिए 6वें दिन से 10 वें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए 11वें दिन से दर
14 जुलाई 2008 के आदेश द्वारा अनुमोदित	दर रु. में प्रति टन	12	24	48
31.58% का सूचकांकन कारक लागू करने के पश्चात् 05 जून, 2014 के आदेश द्वारा अनुमोदित	दर रु. में प्रति टन/ प्रति दिन	15.79	31.58	63.16

इस प्रकार, 05 जून 2014 के आदेश में, यद्यपि 14 जुलाई, 2008 के आदेश के द्वारा अनुमोदित भंडारण दर पर 31.58% के सूचकांकन गुणक लागू करने के पश्चात् भंडारण प्रभार निर्धारित किये गए थे, भंडारण प्रभार की उगाही की यूनिट का निर्धारण "प्रति टन" आधार के स्थान पर "प्रति टन प्रति दिन" आधार पर हो गया।

(घ). यह एक तथ्य हो सकता है कि पीपीटी ने 05 जून, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/28/2014-पीपीटी को उद्घीष्ट करते हुए बोलियां आमंत्रित की हों, जिसमें भंडारण प्रभार उगाही यूनिट "प्रति एमटी प्रति दिन" दी हुई है। परंतु पीपीटी ने इस बात से भी मना नहीं किया है कि उसके

द्वारा बोली दस्तावेज और रियायत करार में संक्षिप्त सारणीबद्ध कॉलम में, जिसमें भंडारण प्रभार उगाही यूनिट “प्रति एमटी” का उल्लेख किया गया है। यह पीपीटी द्वारा एक स्वीकृत कथन है।

जेपीटीपीएल ने, दरमानों को अपने नाम से अधिसूचित कराने के लिए इस प्राधिकरण के समक्ष 09 अक्टूबर, 2019 के दायर प्रस्ताव में, इस प्राधिकरण द्वारा पारित 3 प्रशुल्क आदेशों का उल्लेख किया है नामतः 14 जुलाई 2008 का अप्रेंट निर्धारण आदेश; 30 अगस्त, 2013 का संदर्भ प्रशुल्क आदेश और 05 जून 2014 का सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क आदेश। 14 जुलाई 2008 और 30 अगस्त, 2013 के पहले दो आदेशों में भंडारण प्रभारों के निर्धारण के लिए पीपीटी ने भंडारण उगाही यूनिट “प्रति एमटी” ही चाही है न कि “प्रति टन प्रति दिन” आधार पर। यद्यपि पीपीटी ने बोली चरण में 05 जून 2014 के सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क आदेश का उल्लेख करना बताया है, और बोलियां मंगवाई तथा सफल बोली लगाने वाले (जेपीटीपीएल) के साथ रियायत करार भी किया पीपीटी द्वारा भंडारण प्रभार उगाही यूनिट का बोली दस्तावेज और रियायत करार में साफ तौर पर “प्रति टन” लिखा गया है, यद्यपि उक्त दस्तावेजों में 05 जून 2014 के सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क का संदर्भ दिया गया है।

बोली दस्तावेज और रियायत करार में उगाही की यूनिट के रूप में “प्रति टन” का बहुत स्पष्ट उल्लेख किया गया है न कि 5 जून 2014 के आदेश में जैसा कि पीपीटी ने स्वयं 18 अक्टूबर, 2019 के अपने पत्र में उल्लेख किया है।

जहां तक, बोली दस्तावेज और रियायत करार में 05 जून 2014 के प्रशुल्क आदेश के उल्लेख का संबंध है, यह नोट किया जाए कि, 5 जून 2014 का आदेश न केवल भंडारण प्रभारों का निर्धारण करता है बल्कि यह प्रहस्तन प्रभारों और वर्थ किराया प्रभारों का भी निर्धारण करता है। यह विशेष तौर से नोट किया जाए कि 5 जून 2014 का आदेश मात्र भंडारण प्रभारों के निर्धारण के लिए पारित नहीं किया गया था।

5 जून, 2014 का आदेश जुलाई 2008 के अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण आदेश के पैरा 5(v) के संदर्भ की ओर ध्यान आकर्षित करता है और जुलाई 2008 का प्रशुल्क आदेश भंडारण प्रभारों की उगाही की यूनिट “प्रति टन” ही निर्धारित करता है।

(ड). संक्षेप में, भंडारण प्रभार उगाही यूनिट “प्रति टन प्रति दिन” का निर्धारण निम्नलिखित कारणों से ठीक नहीं होगा:

- (i). 14 जुलाई, 2008 का अप्रेंट प्रशुल्क आदेश, जो 5 जून, 2014 के सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क आदेश का आधार है, भंडारण प्रभार “प्रति टन” आधार पर निर्धारित करता है।
- (ii). पीपीटी द्वारा 18 अक्टूबर, 2019 के अपने पत्र के द्वारा भेजे गए बोली दस्तावेजों के उद्धरण के अनुसार, भंडारण प्रभार उगाही यूनिट साफ तौर पर “प्रति टन” दी गई है।
- (iii). रियायत करार का परिशिष्ट 12 भी भंडारण उगाही यूनिट के रूप में “प्रति टन” उल्लिखित करता है।

- (iv). 5 जून 2014 के सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क आदेश, जिसके आधार पर 18 अक्टूबर, 2019 के अपने पत्र के अनुसार पीपीटी ने बोलियां आमंत्रित की 14 जुलाई 2008 के आदेश का संदर्भ बताता है। 5 जून 2014 का उक्त आदेश जुलाई 2008 के आदेश के संदर्भ [पैरा 5(v)] की ओर ध्यानाकर्षित करता है जिसमें भंडारण प्रभार उगाही यूनिट “प्रति टन” आधार पर ही अनुमोदित की गई थी। इसलिए, पीपीटी द्वारा बोली दस्तावेजों में 5 जून 2014 के सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क आदेश के बारे में किया गया उल्लेख “प्रति टन प्रति दिन” उगाही यूनिट के निर्धारण के लिए आग्रह करने की ओर ध्यान नहीं देना ही उचित होगा।
- (च). जेपीटीपीएल ने 09 अक्टूबर, 2019 के अपने पत्र में, उसी लौह अयस्क परियोजना के लिए 14 जुलाई 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में यथासुविचारित भंडारण प्रभारों की गणना के संबंध में भी ध्यानकर्षण किया है, जिसे वर्ष 2014 में सदर्थ प्रशुल्क निर्धारण करते समय आधार के रूप में लिया गया है। इस मामले में संयुक्त सुनवाई के दौरान जेपीटीपीएल ने अपने पॉवर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण में भी परिकलन प्रस्तुत किया। 18 दिन की निशुल्क अवधि के पश्चात्, तीन स्लैब अवधि में 12रु., 24रु. और 48रु. प्रति टन की दर से भंडारण प्रभार की उगाही द्वारा भंडारण प्रभारों की उगाही से वार्षिक राजस्व अपेक्षा के 154 लाख रु. की वसूली करने का प्रस्ताव है। वर्ष 2019-20 के लिए सूचकांकित भंडारण दर के अनुसार, 18 दिन की निशुल्क अवधि के पश्चात् तीन स्लैब अवधि के लिए 17.36 रु. प्रति टन प्रति दिन; 34.72 रु. प्रति टन प्रति दिन और 69.44 रु. प्रति टन प्रति दिन की दर से 2000 टन कार्गो का एक परेपण जो 36वें दिन लदान के लिए टर्मिनल में 35 दिन तक रहता है, प्रयोक्ता को 18 दिन की निशुल्क अवधि के पश्चात् 17 दिन के भंडारण प्रभारों का भुगतान करना होगा जो 14,92,960/-रु. बनता है जिसकी गणना “प्रति टन प्रति दिन” आधार पर की गई है। इस बारे में परिकलन नीचे दिया जा रहा है:-

2000 टन X 5 दिन X 17.36 रु. प्रति टन प्रति दिन	= 1,73,600/-
2000 टन X 5 दिन X 34.72 रु. प्रति टन प्रति दिन	= 3,47,200/-
<u>2000 टन X 7 दिन X 69.44 रु. प्रति टन प्रति दिन</u>	<u>= 9,72,160/-</u>
योग : 6000 टन 17 दिन	= 14,92,960/-

दूसरी ओर 2000 टन के उसी परेपण के लिए 36वें दिन लदान हेतु और 18 दिन की निशुल्क अवधि के पश्चात्, उन्हीं 17 दिन के भंडारण समय के लिए प्रयोक्ता को 2,43,040/- रु. के भंडारण प्रभारों का भुगतान करना होगा। परिकलन इस प्रकार है:-

निशुल्क अवधि के पश्चात् पहले 5 दिन:

$$2000 \text{ टन} \times 17.36 \text{ रु. प्रति दिन} = 34,720/-$$

दूसरे 5 दिन:

$$2000 \text{ टन} \times 34.72 \text{ रु. प्रति टन} = 69,440/-$$

दूसरे 7 दिन

$$2000 \text{ टन} \times 69.44 \text{ रु. प्रति टन} = 1,38,880/-$$

$$\text{योग : } 6000 \text{ टन/17 दिन} = 2,43,040/-$$

- (छ). यदि प्रचालक को “प्रति टन प्रति दिन” आधार पर भंडारण प्रभार की उगाही करने की अनुमति दी जाये तो प्रचालक को ऊपर दिये गए उदाहरण के अनुसार, 14,92,960/- रु. की राशि अर्जित होगी। पीपीटी भी 14,92,960/- रु. की राशि पर राजस्व हिस्सा प्राप्त करने का पात्र होगा। यह पत्तन प्रयोक्ताओं की ओर से एक अनुचित प्रतिफल होगा जिसकी अनुमति नहीं दी जा सकती। टर्मिनलों का प्रचालन भंडारण प्रभारों के रूप में राजस्व अर्जित करना नहीं है। भंडारण प्रभारों से राजस्व अपेक्षा का संविभाजन, अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारित दिशानिर्देश 2008 के अनुसार, टर्मिनल प्रचालन से कुल शत-प्रतिशत राजस्व अपेक्षा का 1% है।
- (ज). पीपीटी से विवाद का एक और मुद्दा यह है कि भंडारण प्रभारों की उगाही यूनिट में “प्रति टन प्रति दिन” से “प्रति टन” करना बोली पश्च परिवर्तन माना जायेगा। तथापि, पीपीटी ने यह स्वीकार किया है कि बोली दस्तावेजों में “प्रति टन प्रति दिन” और “प्रति टन” दोनों ही निर्धारण अंतर्विष्ट हैं। बोली दस्तावेजों में “प्रति टन” सुस्पष्ट है। “प्रति टन प्रति दिन” इतने साफ नहीं हैं। ‘प्रति टन’ उगाही की यूनिट के रूप में ज्यादा महत्व रखती है न कि ‘प्रति टन प्रति दिन’
- (झ). संदर्भाधीन मामले की विवेचना के दौरान जेएसडब्ल्यू ने प्रमाणित किया कि भंडारण प्रभारों की उगाही प्रति टन दिन आधार पर करने से उसे अत्यधिक भंडारण आय होगी और इससे उसे 16% के अनुमत प्रतिफल से कहीं ज्यादा अर्जन होगा। प्रयोक्ता, जिन्होंने इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन किया है, इसे विशिष्टता देते हुए कहा है कि प्रति टन प्रति दिन आधार पर भंडारण प्रभारों की उगाही से जेपीटीपीएल और पीपीटी नियोजित पूंजी पर पत्तन प्रयोक्ताओं की लागत पर अनुचित प्रतिफल प्राप्त करेंगे।
- (ञ). ऐसा भी मत हो सकता है कि, महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अंतर्गत पोत परिवहन मंत्रालय (एमआएस) द्वारा जारी अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारित दिशानिर्देश 2008 का खंड 2.8 अनुबद्ध करता है कि इस प्राधिकरण द्वारा एक बार निर्धारित अप्रेंट प्रशुल्क 30 वर्ष की पूरी परियोजना अवधि के दौरान सूचकांकन के अधीन रहेगा और इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अप्रेंट प्रशुल्क में पूरी परियोजना अवधि के दौरान संशोधन का कोई स्कोप नहीं छोड़ता। इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि अप्रेंट प्रशुल्क 2008 में नियत किये गए थे और वर्ष 2014 में सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के रूप में अपनाया गया है और उनमें किसी प्रकार का कोई भी संशोधन नहीं किया गया है। केवल एक अशुद्धि पायी गई है जो जून 2014 के संदर्भ प्रशुल्क में रह गई उसे सुधारा जा रहा है। यह सुधार किसी भी प्रकार से इस प्राधिकरण द्वारा जुलाई 2008 और जून 2014 में अनुमोदित अप्रेंट/ संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा नहीं समझा जायेगा।
- (ट). प्रसंगवश, इस संबंध में, एक अन्य पत्तन न्यास में, नामतः विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) में भी इसी प्रकार के एक मामले की तरफ ध्यानकर्षित किया जाना विचारणीय है। वीपीटी की भीतरी हार्बर की उत्तरी भुजा में पश्चिमी क्वे-6 (डब्ल्यू क्वे-6) बर्थ के लिए अप्रेंट प्रशुल्क नियत करने के पश्चात्, वीपीटी ने डब्ल्यू क्वे-6 बर्थका विकास कार्य वेस्ट क्वे मल्टीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (डब्ल्यूक्यूएमपीएल) को डीवीएफओटी आधार पर अवार्ड किया। तत्पश्चात्, डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने अपने नाम से दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क किया। दरमान डब्ल्यूक्यूएमपीएल के नाम से अधिसूचित कर दिये गए। तत्पश्चात्, डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने तेलंगाना और आंध्र प्रदेश राज्य के हैदराबाद उच्च न्यायालय में रिट याचिका 2017 की 28595 दायर की और माननीय न्यायालय से अन्य बातों के साथ-साथ इस प्रार्थना के साथ हस्तक्षेप करने को कहा कि डब्ल्यूक्यूएमपीएल के मामले में निर्धारित भंडारण प्रभार कम किये जायें। माननीय उच्च न्यायालय ने 14 दिसंबर, 2017 के अपने आदेश में इस प्राधिकरण को डब्ल्यूक्यूएमपीएल के अभ्यावेदन पर सुविचार करने और निपटाने को कहा। माननीय उच्च न्यायालय के आदेश के अनुपालन में इस प्राधिकरण ने वीपीटी के साथ परामर्श

करने के पश्चात् 18 मई, 2018 के आदेश संख्या टीएएमपी/85/2017-बीपीटी द्वारा डब्ल्यूक्यूएमपीएल के अभ्यावेदन पर सुविचार किया और पहले अधिसूचित भंडारण प्रभारों को 7 दिन से विभाजित करके भंडारण प्रभार कम करके निर्धारित किये ताकि भंडारण प्रभार प्रति टन प्रति दिन आधार पर नियत किये जा सकें।

- (उ). उक्त स्थिति को देखते हुए, यह प्राधिकरण भंडारण प्रभारों की उगाही यूनिट में अशुद्धि में सुधार करने के पश्चात् सूचकांकित भंडारण प्रभार निर्धारित करने को प्रवृत्त है। पीपीटी का यह तर्क कि जेपीटीपीएल परियोजना के लिए 'प्रति टन' के रूप में उगाही यूनिट दर करने से क्रमशः 21 फरवरी 2014 और 22 जनवरी, 2017 के द्वारा पीपीटी में ईक्यू 1, 2, 3 बर्थों पीपीटी में कोयला आयात प्रहस्तन पर प्रभाव पड़ेगा, का जेपीटीपीएल के भंडारण प्रभारों के निर्धारण में अशुद्धि सुधार से कोई बाधा नहीं आयेगी। यदि उक्त प्रशुल्क आदेशों में निर्धारित भंडारण प्रभारों में कोई अशुद्धि हो जाती है तो उक्त अशुद्धि का परीक्षण उसे पीपीटी के साथ परामर्श करते हुए सुधार किया जा सकता है, वह भी तब जब संबंधित प्रचालक दरमानों की अधिसूचना अपने नाम से करवाने के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क करेंगे।
- (ड). भंडारण अनुसूची में निशुल्क ठहराव समय के पश्चात् 3 प्रभारयोग्य स्लैब अवधियां हैं। पहले 2 प्रभारयोग्य स्लैबों में प्रत्येक में 5 दिन की ठहराव अवधि है। तीसरी स्लैब दर 11वें दिन से (निशुल्क अवधि के पश्चात्) अनिश्चित काल तक की अवधि है। जेपीटीपीएल के मामले में, अशुद्धि सुधार 2 प्रकार से किया जा सकता है:-

- (i). सूचकांकित भंडारण प्रभारों की उगाही यूनिट का निर्धारण "प्रति टन" पर अथवा
- (ii). यह सुविचार करते हुए कि भंडारण प्रभार 5 दिन के स्लैब के लिए निर्धारित किया जा रहा है, प्रस्तावित सूचकांकित भंडारण प्रभार को 5 से भाग करके और सूचकांकित भंडारण प्रभार की उगाही यूनिट "प्रति टन प्रति दिन" निर्धारित की जा सके।

इसके अतिरिक्त, यह दिया गया है कि भंडारण प्रभार "प्रति टन प्रति दिन" आधार पर सभी महापत्तन न्यासों और प्राइवेट टर्मिनलों के दरमानों में निर्धारित हैं, इसलिये यह उपयुक्त समझा जाता है कि भंडारण प्रभार को "प्रति टन प्रति दिन" आधार पर नियत किया जाये, क्योंकि यह एक समान निर्धारण होगा।

कार्यवाही के दौरान जेपीटीपीएल ने भंडारण प्रभारों का निर्धारण "प्रति टन" आधार पर किये जाने पर जोर दिया। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि तीसरा स्लैब जो निशुल्क अवधि के पश्चात् 11वें दिन से आरंभ होता है और यदि कार्गो उन दो स्लैब प्रभारयोग्य अवधियों से आगे अनिश्चित अवधि तक चलता रहता है और यदि उगाही यूनिट 'प्रति टन' निर्धारित की जाती है, जैसा जेपीटीपीएल ने अनुरोध किया है, यह संभावना है कि प्रयोक्ता महत्वपूर्ण पत्तन परिसरों को एक लंबी अवधि के लिए कार्गो को रोक रखें, प्रयोक्ता को पत्तन परिसर में पड़े कार्गो की मात्रा के लिए नियत प्रभार देना होगा। ऐसी स्थिति में, भंडारण प्रभार प्रति टन प्रति दिन आधार पर नियत करने से प्रयोक्ता के लिए पत्तन क्षेत्र को लंबे समय तक भंडारण यार्ड के रूप में उपयोग करने से हतोत्साहन मिलेगा और इस प्रकार यह एक निवारक के रूप में कार्य करेगा।

इस प्रकार, जेपीटीपीएल के मामले में, यह प्राधिकरण अन्य महापत्तन न्यासों और उनमें परिचालित वीओटी प्रचालकों के लिए भंडारण प्रभारों की उगाही यूनिट को ध्यान में रखते हुए भंडारण प्रभार की उगाही यूनिट के रूप में “प्रति टन प्रति दिन” आधार पर निर्धारित करने को प्रवृत्त है।

- (ड). दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं। जेपीटीपीएल कम दरें प्रभारित कर सकता है। इस प्रकार, यदि चाहे तो जेपीटीपीएल को भंडारण प्रभारों की निम्न दर प्रभारित करने की शिथिलता प्राप्त है। यदि इस कारण से राजस्व के हिस्से संबंधी कोई मुद्दा उठता है तो पत्तन और जेपीटीपीएल को यह सलाह दी जाती है कि वे इक्वेटे बैठकर परस्पर मामले को सुलझा लें।
- (vi). इस प्राधिकरण ने 05 जून, 2014 के आदेश के द्वारा संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश के अनुसार पीपीटी द्वारा किये गए प्रस्ताव के अनुसार, निष्पादन मानकों के साथ दरमान अधिसूचित किये हैं। इसलिए, इस प्राधिकरण द्वारा 05 जून, 2014 के आदेश में यथाअनुमोदित निष्पादन मानकों को भी जेपीटीपीएल के प्रस्तावित दरमानों के साथ अंतर्विष्ट और अधिसूचित किया जाता है।
- (vii). भारत सरकार, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने 11 नवंबर, 2014 के अपने पत्र संख्या पीटी-110033/51/2014-पीटी के अंतर्गत महापत्तनों पर तटीय पोतों की प्राथमिकता वर्धित संबंधी दिशानिर्देशों की एक प्रति भेजी है जिसे इस प्राधिकरण को संबोधित 4 सितंबर, 2014 के पत्र संख्या पीटी-110033/51/2014-पीटी के द्वारा जारी किया गया। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने 28 नवंबर, 2014 के आदेश संख्या पीटी-110033/52/2014-सामान्य के द्वारा अन्य बातों के साथ-साथ, सभी महापत्तन न्यासों के वर्तमान दरमानों में निर्धारित ‘तटीय पोत’ की परिभाषा के प्रतिस्थापन को अनुमोदित किया, जो इस प्रकार है:-

“तटीय पोत” से आशय भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान तथा भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में पूर्णतः प्रयुक्त किसी पोत से है, जिसके पास महानिदेशक पोत परिवहन/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस हो।

इसलिए, जेपीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित तटीय पोत की परिभाषा को एमओएस के 11 नवंबर, 2014 में दी गई स्थिति के अनुसार तटीय पोत की उपरोक्त परिभाषा के अनुरूप आशोधित किया जाता है।

- (viii). अन्य सभी सोपाधिकताओं को जो 05 जून, 2014 के आदेश के दरमानों में अनुमोदित दरों की अनुप्रयोजनीयता को अधिशासित करते हैं को निम्नलिखित के अधीन, बरकरार रखा जाता है:-
- (क). तटीय कार्गो/कंटेनर के रियायती प्रभारों के बारे में वीओसीपीटी द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण को देखते हुए इस प्राधिकरण ने अपने 29 सितंबर, 2015 के आदेश सं टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी के द्वारा नौवहन महानिदेशालय की सिफारिश के आधार पर पोत संबंधी प्रभारों की उगाही के लिए पोतों के स्पष्टीकरण और पोत संबंधी प्रभारों के समय तथा कार्गो संबंधी प्रभारों की रियायती तटीय दर के संबंध में पारित किया। उस आदेश में अनुमोदित उपबंधों में 26 नवंबर, 2015 के आदेश सं टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी द्वारा आगे और संशोधन किया गया। कथित आदेश सभी महापत्तन न्यासों द्वारा समान रूप से अपनाये जाने के लिए था। उस आदेश के पश्चात पोत परिवहन महानिदेशक ने 20 मई, 2016 के अपने पत्र सं एसडी-9 सीएचएआरटी (309)/2016 ने 26 नवंबर, 2015 के आदेश में अनुमोदित उपबंधों पर और आगे स्पष्टीकरण जारी किया। तदनुसार इस प्राधिकरण ने 26 नवंबर, 2015 के आदेश के पैरा 9क(ii) और 10(ii) के उपबंधों में मामूली सा संशोधन करते हुए स्पष्टीकरण आदेश पारित

किया। उस आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा 05 जून, 2014 के आदेश द्वारा अनुमोदित संशोधित उपबंध जेपीटीपीएल के दरमानों में सामान्य निबंधन और शर्तों की टिप्पणी सं (ii) के स्थान पर टिप्पणी संख्या (ii),(iii) और (iv) के रूप में अद्यतन किया जाता है। उसके बाद की टिप्पणियों की सं को पुनः संख्याकित किया जाता है।

- (ख). जेपीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित अध्याय (2) और (3) की सामान्य टिप्पणी बताती है कि प्रशुल्क-सीमा को मुद्रास्फीति के सूचकांक से जोड़ा जाएगा किंतु थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 1 जनवरी, 2019 से संबंधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाला परिवर्तन के 60% की सीमा तक हो। प्रशुल्क सीमाओं का इस प्रकार का स्वतः सूचकांकन प्रत्येक वर्ष किया जायेगा तथा समयोजित प्रशुल्क सीमा संबंधित वर्ष की 1 अप्रैल से अगले वर्ष की 31 मार्च तक लागू रहेगा। यह सामान्य टिप्पणी उन वीओटी प्रचालकों के दरमानों के निर्धारण के अनुरूप है जो 2013 के दिशानिर्देशों द्वारा शामिल होते हैं और जो प्रचालन आरंभ कर चुके हैं।

14.1. परिणाम में और ऊपर दिये गए कारणों से तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण पीपीटी में प्रचालन कर रहे जेपीटीपीएल के नाम में नई लौह अयस्क बर्थ के सूचकांकित दरमान और निष्पादन मानकों की अधिसूचना को अनुमोदित करता है, जो क्रमशः अनुलग्नक-I और अनुलग्नक-II के रूप में संलग्न है।

14.2. जेपीटीपीएल के अधिसूचित दरमान जेपीटीपीएल द्वारा वाणिज्यिक प्रचालन आरंभ करने की तारीख से प्रभावी होंगे।

14.3. जेपीटीपीएल से रियायत करार में दिये गए निष्पादन मानकों के निष्पादन की आशा की जाती है।

15.1. वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष की 31 मार्च तक, प्रशुल्क उस वर्ष के सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित होंगे जो उनकी अधिकतम सीमा होगी। उपरोक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथाउपबंधित सूचकांकन के आधार पर प्रति वर्ष स्वतः संशोधित होंगे।

तथापि, जेपीटीपीएल प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगामी वित्तीय वर्ष की 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पूर्व निष्पादन मानकों (निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क) के साथ संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के अतिरिक्त प्रशुल्क का प्रस्ताव करने को मुक्त है। ऐसा निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क उस संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से 15% से ऊपर नहीं होना चाहिए (और यह प्रशुल्क सीमा नहीं होगी)। निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्त वर्ष की 1 अप्रैल से लागू होगा और पूरे वित्त वर्ष में लागू रहेगा।

15.2. जेपीटीपीएल ऐसे प्रस्ताव को परियोजना के रियायत करार के अंतर्गत नियुक्त स्वतंत्र अभियंता से इस आशय के एक प्रमाणपत्र के साथ कि पिछले 12 महीनों में या प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के वास्तविक महीनों में, जैसा भी मामला हो, निष्पादन मानकों की प्राप्ति रियायत करार के अनुसार है।

15.3. प्रस्ताव की प्राप्ति पर, यह प्राधिकरण प्राप्ति के 7 दिन के भीतर निष्पादन मानकों की उपलब्धि के बारे में पीपीटी से विचार प्राप्त करेगा, जैसा 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में दिया गया है।

15.4. यदि जेपीटीपीएल पिछले 12 महीने में रियायत करार में अंतर्विष्ट निष्पादन मानक प्राप्त नहीं करता तो यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और जेपीटीपीएल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क का ही पात्र होगा।

15.5. पीपीटी की राय पर सुविचार के पश्चात यदि यह प्राधिकरण संतुष्ट है कि रियायत करार में अंतर्विष्ट निष्पादन मानक प्राप्त कर लिये गए हैं, प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष की 1 अप्रैल से प्रभावी होने वाले निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को 15 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

15.6. निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय, यह प्राधिकरण निष्पादन मानकों और प्रचालक द्वारा उनके अनुपालन को परखेगा। यह प्राधिकरण जेपीटीपीएल द्वारा निष्पादन मानकों की उपलब्धि या अन्यथा के आधार पर निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के प्रस्ताव को स्वीकार या अस्वीकार कर सकता है। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 से संलग्न परिशिष्ट में दर्शाये गए उदाहरण का अनुपालन करते हुए किया जायेगा।

15.7. प्रचालन के तीसरे वर्ष से, जेपीटीपीएल से प्राप्त निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जायेगा यदि पिछले 12 महीनों में निष्पादन मानक प्राप्त कर लिये होंगे, जैसा स्वतंत्र अभियंता द्वारा प्रमाणित किया जायेगा। तीसरे वर्ष से आगे निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के लिए जेपीटीपीएल निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र अभियंता से उपलब्धि प्रमाण-पत्र सहित 1 मार्च तक प्रस्तुत करेगा और प्राधिकरण आगामी वित्त वर्ष के लिए निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रभावी करने के लिए 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

15.8. यदि इस प्राधिकरण द्वारा यथाअधिसूचित निष्पादन मानकों की पीपीटी प्रचालक द्वारा प्राप्त न किये जाने से संबंधित किसी प्रयोक्ता को कोई शिकायत है, तो वह इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन प्रस्तुत करेगा। तत्पश्चात्, यह प्राधिकरण अभ्यावेदन की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष पीपीटी को भेजेगा। पीपीटी संबंधित रियायत करार के अनुसार निष्कर्षों पर कार्रवाई करने को बाध्यकर होगा।

15.9. जेपीटीपीएल कार्गो यातायात, जहाज बर्थ दिवस उत्पादन, जहाज का औसत टर्न-अराउंड समय, बर्थ-पूर्व औसत प्रतीक्षा समय के साथ-साथ बर्थ पर उगाहे गए प्रशुल्क के बारे में इस प्राधिकरण को तिमाही रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। इसके अतिरिक्त, प्रति क्रेन घंटा औसत मूव, और कंटेनरों के औसत ड्रैवल टाइम के बारे में भी तिमाही प्रगति रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के बाद एक महीने में भेजी जायेगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई और सूचना भी समय-समय पर उन्हें भेजी जायेगी।

15.10. यदि दरमानों और सोपाधिकताओं के विवरण पर कोई स्पष्टीकरण या व्याख्या का कोई प्रश्न उठता है, तो उस मामले को इस प्राधिकरण को भेजा जाना चाहिए और उस पर प्राधिकरण का निर्णय जेपीटीपीएल पर बाध्यकर होगा।

15.11. जेपीटीपीएल का वास्तविक निष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा अनुवीक्षित किया जाएगा। यदि सेवा की गुणता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है, तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष पीपीटी को भेजेगा। यदि जेपीटीपीएल के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी है तो, पीपीटी संबंधित लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई आरंभ करेगा।

15.12. यह प्राधिकरण जेपीटीपीएल से प्राप्त सभी सूचनाओं को अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, जेपीटीपीएल से किसी डाटा सूचना जो वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील हो सकते हैं, को प्रकाशित न करने का कोई अनुरोध प्राधिकरण को प्राप्त होता है तो वह उस विचार करेगा। ऐसे अनुरोध, प्रसंगाधीन डाटा/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में तथा उनके प्रकाशन से उनके राजस्व/ प्रचालन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की संभावना हो, विस्तृत स्पष्टीकरण के साथ भेजे जाने चाहिए।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./483/19]

अनुलग्नक - I

जेएसडब्ल्यू परादीप टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड
नई लौह अयस्क बर्थ के दरमान
अध्याय 1 – परिभाषाएं तथा सामान्य निबंधन एवं शर्तें

1.1. परिभाषाएं – सामान्य

- (i). **"तटीय पोत"** से आशय भारत में किसी एक पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में पूर्णतः प्रयुक्त किसी पोत से है, जिसके पास महानिदेशक, पोत परिवहन/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस हो।
- (ii). **"विदेश-गामी पोत"** से आशय तटीय पोत से भिन्न किसी अन्य पोत से है।
- (iii). **"प्रति दिन"** से आशय प्रत्येक कैलेंडर दिवस से है, जब तक कि अन्यथा उल्लेख न किया गया हो।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i). पोत की स्थिति, जैसी कि सीमाशुल्क द्वारा अथवा महानिदेशक, पोत परिवहन द्वारा जारी प्रमाण-पत्र में उल्लिखित हो, पोत से संबंधित प्रभारों को लगाने के प्रयोजन की दृष्टि से 'तटीय' अथवा 'विदेश-गामी' श्रेणी में वर्गीकृत करने के उद्देश्य से निर्णायक कारक होगी तथा कार्गो की किस्म अथवा प्रारंभ, इस प्रयोजन के लिए कोई महत्व नहीं रखेगा।
- (ii). पोत संबंधी प्रभारों) वीआरसी (की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली:
 - (क) सामान्य व्यापारिक लाइसेंसधारी भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित कर सकते हैं। जो सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर भारतीय पत्तन के अपने प्रथम पत्तन पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित हो सकते हैं, उन्हें तब तक किसी अन्य सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं है जब तक वे भारतीय तट पर गमन करते हैं।
 - (ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक से जारी विशिष्ट अवधि लाइसेंस अथवा समुद्री यात्रा और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन में परिवर्तित हो सकते हैं।
- (iii). रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधी प्रभारों) वीआरसी (की उगाही के लिए मानदंड :
 - (क) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों की लदाई शुरू किए जाने के समय से प्रभार्य होंगी।
 - (ख) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभार्य होंगी, उसके तत्काल पश्चात ही विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
 - (ग) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस धारक विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (iv). रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधी प्रभारों) सीआरसी (की उगाही के लिये मानदंड:
 - (क) "विश्वभर और तटीय" परिचालन के लिए भारतीय सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी भारतीय पोत के प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के संदर्भ में लागू तटीय दरें प्रभारित होंगी अर्थात्

निम्नलिखित परिदृश्य में घाट शुल्क सहित जलयान से तट तक स्थानांतरण और क्वे से/को भंडार यार्ड से/को अंतरण।

- (i) तटीय गमन के लिए परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान की ढुलाई।
- (ii) तटीय गमन के लिए परिवर्तित नहीं* परन्तु किसी एक भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान की ढुलाई।

*केन्द्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क बोर्ड का 25 फरवरी, 2002 का परिपत्र संख्या 15/2002-सीयूएस भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत को बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोने की अनुमति देता है।

(ख). विदेशी ध्वज का पोत नौवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिए परिवर्तन के मामले में ऐसे पोत द्वारा किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान/कन्टेनर ढोने पर तटीय सामान/कन्टेनर के लिए लागू तटीय दरें उगाही जायेंगी।

(v). विलंबित अदायगियों/ वसूलियों पर ब्याज:

- (क). इन दरमानों के अंतर्गत विलंबित अदायगियों पर दंड ब्याज प्रयोक्ता अदा करेगा। इसी प्रकार से, प्रचालक विलंबित वसूलियों पर दंड ब्याज देगा।
- (ख). दंड की ब्याज दर भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) की उधार की प्राथमिक ब्याज दर से 2% अधिक होगी। दंड ब्याज दर आपरेटर एवं पत्तन प्रयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग). वसूली में विलंब की गणना, सेवाओं के पूरा होने की तारीख से अथवा प्रयोक्ताओं द्वारा अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, 20 दिन होगी।
- (घ). प्रयोक्ताओं द्वारा अदायगियों में विलंब की गणना, प्रचालक द्वारा बिलों को प्रस्तुत करने की तारीख के बाद केवल 10 दिन होगी। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां अदायगी, महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट पत्तन न्यास की सेवाओं/संपत्तियों का उपयोग करने से पूर्व की जानी है/अथवा जहां प्रभारों की अदायगी अग्रिम रूप में, दरमानों में एक शर्त के रूप में निर्धारित हो।

(vi). सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल योग में रूपए के अगले ऊच्च स्तर में पूर्णांकित किया जाएगा।

(vii). (क). दरमान में निर्धारित दरें उच्चतम स्तर की हैं, इसी प्रकार छूट और रियायतें न्यूनतम स्तर की हैं। प्रचालक, यदि चाहे तो वह निम्नतर दरें प्रभारित कर सकता है अथवा उच्चतर छूट एवं/अथवा रियायत अनुमत कर सकता है।

(ख). प्रचालक, यदि चाहे तो, दरमानों में निर्धारित दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है, और यदि ऐसे यौक्तिकरण से प्रयोक्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिले तथा दरमानों में निर्धारित दरें उच्चतम स्तर से अधिक न हों। तथापि, पत्तन न्यास सार्वजनिक रूप से ऐसी निम्नतर दरों को तथा/अथवा ऐसी दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली शर्तों के यौक्तिकरण को अधिसूचित करेगा तथा ऐसी निम्नतर दरों तथा/अथवा ऐसी दरों की प्रयोज्यता शासित करने वाली शर्तों में आगे किन्हीं और परिवर्तनों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करना जारी रखेगा बशर्ते कि नियत की गई नई दरें प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।

(viii). उपयोक्ताओं को प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभारों की अदायगी नहीं करनी होगी।

अध्याय 2 – कार्गो संबंधी प्रभार

परादीप पत्तन न्यास में लौह अयस्क निर्यातों के प्रहस्तन के लिए नए लौह अयस्क वर्ष पर कार्गो प्रहस्तन प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर कार्गो के आयातक द्वारा सीधे विनिहित कार्गो पर देय होगा:

क. प्रहस्तन प्रभार

क्र.सं.	वस्तु	यूनिट	दर रु. में
1	लौह अयस्क प्रहस्तन प्रभार (सभी प्रकार)	टन	227.12

टिप्पण:

उपर्युक्त दर रेलवे वैगन से लौह अयस्क की उतराई, स्टेक यार्ड में ले जाने, रेलवे वैगन से लौह अयस्क की उतराई के समय के 18 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, स्टेक यार्ड से रिक्लेमिंग और जलयान पर लदाई तथा सभी अन्य विविध सेवाएं उपलब्ध करवाई गई हैं।

ख. भंडारण प्रभार:

18 दिन की निःशुल्क अवधि के बाद स्टेकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत होगा:

(रु. प्रति एमटी प्रति दिन या उसका भाग)

क्र.सं.	वस्तु	निःशुल्क अवधि के बाद शेष कार्गो के लिए प्रथम 5 दिनों हेतु दर	शेष कार्गो के लिए 6वें दिन से 10वें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए 11वें दिन से आगे के लिए दर
1	लौह अयस्क (सभी प्रकार)	3.47	6.94	13.89

टिप्पण:

- निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन से, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस के अतिरिक्त होंगे।
- आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि की गिनती पोत से अंतिम उतराई के पूरा होने के दिन के अगले दिन से की जाएगी।
- कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य कारणों की वजह से कार्गो की डिलीवरी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा टर्मिनल प्रचालक को अनुरोध किया जाता है।

अध्याय 3 – बर्थ किराया प्रभार:**क. बर्थ किराया प्रभार:**

पोत के मास्टर्स/मालिकों/एजेंटों द्वारा देय बर्थ किराया प्रभार निम्नलिखित दरों के अनुसार होगा:-

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (रु. में)	तटीय पोत (रु. में)
1	सभी पोत	1.24	0.75

टिप्पण:

- बर्थ किराये की अवधि से की गिनती पोत द्वारा बर्थ अभिग्रहण किए जाने की जाएगी।
- बर्थ किराये में बर्थ पर प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार, जैसे बर्थ का अधिग्रहण, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, फायर वाँच आदि शामिल हैं।
- यदि पोत खराबी अथवा प्रचालक की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता की वजह से, अथवा प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के

दौरान प्रोद्भूत परादीप पत्तन न्यास को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत प्रचालक द्वारा स्वीकृत की जाएगी।

- (iv). (क). बर्थ किराया पोत द्वारा नौचालन के अपने तैयार होने का सिग्नल देने के समय के 4 घंटों बाद रूक जाएगा।
- (ख). बर्थ किराया की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा में पक्षीय ज्वारभाटा परिस्थितियों की चाह में जलयान का प्रतीक्षा समय, खराब मौसम, और रात्रि नेविगेशन की कमी की वजह अतिरिक्त होगी।
- (ग). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय ज्वारभाटा और मौसम परिस्थितियों के अनुसार नौचालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देगा।
- (v). दंडात्मक बर्थ किराया झूठे सिग्नल के लिए एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष होगा।

“झूठा सिग्नल” तब दिया समझा जाएगा जब पोत तैयार होने का सिग्नल देता है और पूर्वानुमान में पाइलट के लिए मांग करता है परंतु वह इंजन तैयार न होने की वजह से अनबर्थिंग के लिए तैयार नहीं होता अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं हुआ हो अथवा ऐसे अन्य कारण जो पोतों पर आरोप्य हों। इसमें रात्रि नेविगेशन के न हो सकने अथवा प्रतिकूल मौसमीय परिस्थितियों, पक्षीय ज्वारभाटा नहीं होने की वजह से नौचालन में असमर्थ हो तब तैयार होने का सिग्नल देना शामिल नहीं होगा।”

अध्याय 4 – सामान्य टिप्पण

संदर्भ प्रशुल्क मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2019 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के केवल 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी।

अनुलग्नक- II

निष्पादन मानक

1. सकल बर्थ आउटपुट:

यह प्रतिमान विभिन्न प्रकार के कार्गो टर्मिनल के लिए (सकल बर्थ आउटपुट) की उत्पादकता के साथ डील करता है। लौह अयस्क के मामले में, सकल बर्थ आउटपुट टर्मिनल की क्षमता (मशीनीकरण, प्रहस्तन पद्धति) और पार्सल आकार निर्धारित करेगा। उच्चतर टर्मिनल क्षमता और बड़े पार्सल आकार उच्च उत्पादकता को लीड करेगा। सकल बर्थ आउटपुट उस टर्मिनल में उस माह में जलयानों के कार्यदिवसों की संख्या द्वारा गुणा करके टर्मिनल पर जलयान द्वारा बिताये गए समय से विभाजित करते हुए एक माह के दौरान जलयान के प्रहस्तित कुल कार्गो को परिकलित किया जाएगा। जलयान घंटों से कार्य दिवसों की संख्या का निर्धारण करते समय, 4 घंटों की बर्थ छूट कुल घंटों में से घटायी जाएगी।

लौह अयस्क के लिए सकल बर्थ आउटपुट प्रतिमान 60,000 टन/दिन होगा। निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक पूरा करने में कमी के मामले में महत्व 70 प्रतिशत होगा।

2. अंतरण भंडारण विराम समय:

बल्क कार्गो:

लौह अयस्क के लिए अंतरण भंडारण विराम समय की गणना की जाएगी, क्योंकि निम्नलिखित पद्धति के अनुसार प्रतिदिन पत्तन से कार्गो के औसत निपटान द्वारा विभाजित एक माह में उपर्युक्त पोतों के औसत पार्सल आकार के आधे के रूप में:

प्रतिदिन कार्गो का औसत निपटान (क) = $\frac{\text{ओबी} + \text{प्राप्त} / \text{प्रेषित} - \text{सीवी}}{\text{दिनों की सं.}}$

ओबी= आदि शेष, सीवी = अंत शेष

औसत पार्सल आकार (ख) = $\frac{\text{पी1} + \text{पी2} + \dots + \text{पीएन}}{\text{एन (पार्सलों की सं.)}}$

पी1, पी2 पीएन एक माह में प्रत्येक पोत के पार्सल आकार है।

बल्क कार्गो के लिए अंतरण भंडारण समय = 0.5 (वी/ए)

लौह अयस्क के लिए अंतरण विराम समय लदाई प्रचालन की शुरुआत तक 18 दिन होगा। निर्धारित निष्पादन मानक पूरा करने में कमी के मामले में महत्व 20% है।

3. प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालन के लिए टर्न-अराउंड समय:

प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालन के लिए टर्न-अराउंड समय एक माह में तैनात किए गए रेकों की संख्या द्वारा विभाजित कार्गो की उतराई के लिए लिया गया समय, जैसी स्थिति हो, का जोड़ा जाएगा। इसके अलावा, यदि टर्मिनल में एक प्रविष्टि पर उतराई और लदाई दोनों प्रचालन होते हैं, आबंटित समय उन रेकों का दोगुणा होगा।

प्रतिमान निम्नलिखित होंगे:

- लौह अयस्क के लिए रेक (एकल प्रचालन) : 10 घंटे
 - लौह अयस्क के लिए रेक (दोगुना प्रचालन) : 18 घंटे
- प्रति रेक 58 बॉक्सन वैगन

निर्धारित निष्पादन मानक पूरा करने में कमी के मामले में महत्व 10% है।

निष्पादन मूल्यांकन एवं निर्णीत हरजाने का आकलन:

निष्पादन मूल्यांकन, छूट ग्राहियों द्वारा प्रस्तुत तिमाही रिपोर्टों और/अथवा छूट-ग्राहियों के रिकार्डों और/अथवा छूट प्रदान करने वाले प्राधिकरण द्वारा की गई जांच के द्वारा प्रस्तुत रिपोर्टों के आधार पर किया जाएगा। छूट ग्राही औसत कार्य-निष्पादन में 10% (दस प्रतिशत) की प्रत्येक कमी के लिए संबंधित तिमाही के कुल राजस्व की 1% (एक प्रतिशत) की दर पर निर्धारित किए गए निर्णीत हरजाने की अदायगी करने हेतु बाध्य होगा जो कि नीचे बताए गए ढंग के अनुसार मूल्यांकन किया जाएगा।

प्रत्येक कार्य-निष्पादन मानक ऊपर उल्लिखित ढंग में से एक औसत के रूप में आकलित किया जाता है।

वास्तविक औसत कार्य-निष्पादन की तुलना में मानक का मूल्यांकन निर्धारित मानक के प्रति किया जाएगा। इस कमी का परिकलन निर्धारित मानक की प्रतिशतता के रूप में किया जाएगा। प्रत्येक निष्पादन के संबंध में कमी को अधिमानता दी जाएगी जो इसके लिए निर्धारित होगी। औसत निष्पादन में समग्र कमी का मूल्यांकन प्रत्येक निष्पादन मानकों के संबंध में आकलित कमी के योग के रूप में किया जाएगा। उदाहरण के लिए यदि कुल बर्थ उत्पादन में कमी एक्स% है और इस प्रकार के अंतरण भंडारण ड्रैवल समय में वाई% है और प्राप्त/सुपुर्दगी परिचालनों के लिए टर्न अराउंड समय जैड% और इस प्रकार की कमियों के लिए निर्धारित किया गया अधिमान क्रमशः 0.7, 0.2 और 0.1 है, तो इस प्रकार से औसत निष्पादन में समग्र कमी (0.7 एक्स + 0.2 वाई + 0.1जैड)% होगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 27th February, 2020

No. TAMP/54/2019-JPTPL.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from M/s. JSW Paradip Terminal Private Limited for notification of Scale of Rates in its name as per "Guidelines for determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports**Case No. TAMP/54/2019- JPTPL****QUORUM**

- (i) Shri T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 20th day of February 2020)

This case relates to a proposal received from M/s. JSW Paradip Terminal Private Limited (JPTPL) for notification of Scale of Rates (SOR) in its name as per "Guidelines for determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013.

2.1. It is recalled that based on a proposal filed by Paradip Port Trust (PPT), this Authority vide its Order no. TAMP/18/2008-PPT dated 14 July 2008 had fixed upfront tariff for construction of a deep draught iron ore berth and a deep draught coal berth at the PPT, based on the provisions prescribed in the Upfront Tariff Guidelines of 2008.

2.2. Thereafter, based on a proposal filed by PPT, this Authority vide its Order No. TAMP/37/2013-PPT dated 30 August 2013 fixed Reference tariff for the same project of construction of a deep draught iron ore berth at PPT, based on the enabling provision prescribed in the Reference Tariff Guidelines of 2013. The Reference tariff so fixed in August 2013 was after applying an indexation factor of 26.15% over the upfront tariff approved in the year 2008, following the enabling provisions prescribed in this regard in the Reference Tariff Guidelines of 2013 at Clause 2.2.

2.3. Thereafter, the PPT submitted the following vide its letter dated 16 May 2014:

- (i). The notification for upfront tariff for the 'Deep draught Iron Ore berth on BOT basis at Paradip port' was issued on 16 August 2008.
- (ii). These tariff was indexed vide Case No. TAMP/37/2013-PPT, dated 30 August 2013 and the project was put to retender.
- (iii). However, it has now been decided to discharge the present tender and re-invite bids from the RFQ stage. RFQ for the same will be issued in May 2014. As RFP documents for the project should contain proposed tariff for the project indexed to 2014 for various services, the Tariff Proposal has been prepared based on 'Revised Guidelines for determination of Tariff for projects at Major Ports, 2013' notified on 30 September 2013.
- (iv). The tariffs have been indexed by 31.58% based on approved tariff of 2008 (i.e., 4.3% based on approved tariff of 2013).

2.4. Therefore, based on a proposal filed by PPT, this Authority vide its Order no. TAMP/28/2014-PPT dated 05 June 2014 fixed Reference tariff for a new iron ore berth to be developed at PPT, based on the provisions prescribed in the Reference Tariff Guidelines of 2013. The Reference tariff so fixed in June 2014 was after applying an indexation factor of 31.58% over the upfront tariff approved in the year 2008.

3. Subsequent to this, the PPT awarded the Concession to the successful bidder i.e. Consortium of JSW Infrastructure Ltd and South West Port Ltd. A Concession Agreement (CA) was signed by PPT with JSW Paradip Terminal Private Limited (JPTPL), a SPV incorporated by consortium for development of iron ore berth for handling iron ore exports on BOT basis on 29 May 2015.

4. As per Section 48 read with Section 42(4) of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963, the SOR leviable by any person authorized by the Major Port Trusts to render service, is to be notified by this Authority.

5.1. Accordingly, the JPTPL vide its letter dated 09 October 2019 has approached this Authority with a request to notify the SOR in its name, since it envisaged to commence its commercial operations.

5.2. The submissions made by JPTPL in its proposal are as follows:

- (i). JPTPL has developed a new Iron Ore Terminal under BOT basis as per Concession Agreement signed with PPT on 29.05.2015.
- (ii). Provisional Completion Certificate has been received from Independent Engineer on 25.09.2019.
- (iii). A proposal is submitted to notify the indexed tariff in the name of JPTPL before commencement of operations.
- (iv). PPT submitted a proposal to TAMP for fixation of tariff for a new iron ore terminal in 2008. On that basis, TAMP has issued Notification (G. No. 133) dated 16.08.2008 and then Notification (G. No. 245) dated 20.09.2013 by applying Wholesale Price Index. On PPT's request, TAMP has published Notification (G. No. 182) dated 17.06.2014 by applying WPI Indexation of 1 January 2014.
- (v). Subsequently, PPT awarded the Concession to the successful bidder i.e. Consortium of JSW Infrastructure Ltd and South West Port Ltd.
- (vi). A Concession Agreement was signed by PPT with JPTPL, a SPV incorporated by consortium for development of new iron ore berth for handling iron ore exports on BOT basis on 29.05.2015.
- (vii). JPTPL has commissioned the project and received Provisional Completion Certificate on 25.09.2019.
- (viii). As per Chapter 5 of the Notification (G. No. 182) dated 17.06.2014, the Reference Tariffs will be indexed to 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2014 and 1 January of the relevant year.
- (ix). The annual indexation factor announced by the Authority for each of the years from 2014-15 onwards under Reference Tariff Guidelines is as follows:

Year	Annual Indexation Factor
2015-16	3.78%
2016-17	Nil
2017-18	1.20%
2018-19	2.07%
2019-20	2.56%

5.3. Based on the above, JPTPL has proposed to notify SOR (after considering WPI Index) for the F.Y. 2019-20 as given below:

(a). The Cargo Handling Charges:

The Cargo Handling Charges at the new Iron Ore berth for handling Iron Ore Exports at PPT shall be payable on the manifested cargo directly by the importer of cargo at the rates specified below:

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in ₹.
1.	Iron Ore handling charges (all types)	MT	227.12

(b). Storage Charges:

The Storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period shall be as below:

(Rate in ₹. Per Ton)

Sr. No.	Commodity	Rate for first 5 days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for 6th day to 10th day for the balance cargo	Rate for 11 th day onwards for the balance cargo
1.	Iron Ore (all types)	17.36	34.72	69.44

(c). Berth hire charges:

The Berth Hire charges payable by masters/owners/agents for the vessel shall be as per rates below:

Sr. No.	Commodity	Rate per GRT per hour or part thereof (₹.)	
		Foreign Going Vessel	Coastal Vessel
1.	All Vessels	1.24	0.75

5.4. The JPTPL has also forwarded a copy of the Trade Circular no. TD/TM/GEN-114/2018/2475 dated 01 October 2019 issued by the PPT, wherein the PPT has, interalia, indicated the indexed tariff to be levied at JPTPL.

5.5. The JPTPL has also forwarded a copy of the Provisional Certificate dated 25 September 2019, issued by the Independent Engineer, which interalia, indicates that the Project can be safely and reliably placed in the commercial service of the users thereof and has declared the Project to be fit for entry into commercial operation on 25 September 2019.

5.6. Further, JPTPL has requested to rectify the error in the tariff Order No. TAMP/28/2014 dated 5 June 2014 (notified on 17.06.2014) under Chapter 3- Storage charges. The submissions made by JPTPL in this regard, are as follows:

- (i). As per the Notification dated 16.08.2008, the Storage charges are as follows:

(Rate in ₹ per tonne)

Sr. No	Commodity	Rate for five days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for 11th onwards for the balance cargo
1.	Iron Ore (all types)	12	24	48

- (ii). As per the Notification dated 20.09.2013, the Storage charges are as follows:

(Rate in ₹ per tonne)

Sr. No	Commodity	Rate for five days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for 11th onwards for the balance cargo
1.	Iron Ore (all types)	15.14	30.28	60.55

- (iii). As per the Notification dated 17.06.2014, the Storage charges are as follows:

(₹. Per MT per day)

Sr. No	Commodity	Rate for five days for the for the balance cargo remaining after the free period	Rate for sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for 11th onwards for the balance cargo
1.	Iron Ore (all types)	15.79	31.58	63.16

- (iv). As per the working provided in the Notification dated 16.08.2008, the storage charges are calculated with following methodology:
- (a). Revenue requirement is segregated into cargo handling and storage charges in the ratio of 99:1 [refer clause 9(v)(e)].
- (b). Basis of point no. (a), revenue requirement for storage is ₹.154 Lakh. Further assumptions are clarified in Summary of comments by PPT in reply to port user Comment No. 1(vi). Accordingly, the tentative storage charges working are as under:

S. N	Particulars	Cargo in MT	Storage charges (₹./MT)	Total Storage revenue
a)	90% of total cargo will be cleared within free period of 18 days	90,00,000	Nil	Nil
b)	10% of total cargo will attract storage charges of that			
i)	75% within first slab of 19 th to 23 rd days	7,50,000	12.00	90,00,000
ii)	20% within 2nd slab of 24 th to 28 th days	2,00,000	24.00	48,00,000
iii)	5% within 3rd slab of 29 th days beyond	50,000	48.00	24,00,000
	Total	1,00,00,000		162,00,000

- (v). From Notification dated 16.08.2008 and 20.09.2013, it is clear that storage charges are applicable for a “different period groups” and Notification issued on 17.06.2014 is also similar with previous notifications issued except WPI indexation of 31.58% based on approved tariff of 2008 and 4.3% based on approved tariff of 2013 (Refer clause 4(iv) of tariff order). However, in Order no. TAMP/28/2014, it is erroneously mentioned **₹. Per MT per day** instead of **₹. Per Ton** for different period groups.

6. Subsequently, the JPTPL vide its e-mail dated 14 October 2019 has furnished the Punch List annexed to the Provisional Certificate and has conveyed that the terminal is ready in all respects for operations and that they will start the operations immediately on receipt of tariff order/ confirmation.

7.1. A copy of the JPTPL proposal dated 09 October 2019 was forwarded to the Licensor port (PPT) for its comments vide our letter dated 14 October 2019. The PPT was also requested to examine the request made by JPTPL and furnish its specific comment on the proposal of JPTPL to prescribe the unit of levy of storage charges at “₹ per tonne” instead of “₹ per tonne per day”.

7.2. In this regard, the PPT vide its letter dated 18 October 2019 has made the following submissions:

- (i). The draft SOR on Cargo handling charges, Storage charges and Berth hire charges proposed by JPTPL should be in line with TAMP Order no. TAMP/285/2014-PPT dated 05 June 2014 with suitable indexation.
- (ii). The Provisional Completion Certificate has been issued by the Independent Engineer on 25 September 2019. JPTPL are likely to commence commercial operations shortly.
- (iii). As regards unit of levy of storage charges, following are the facts:
- (a). The bids have been invited specifying the TAMP Order no. TAMP/28/2014-PPT dated 05 June 2014, wherein the unit rate for storage charges is ‘₹ per MT per day’.

Rate in ₹ Per MT per day

Sr. No	Commodity	Rate for five days for the for the balance cargo remaining after the free period	Rate for sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for 11th onwards for the balance cargo
1.	Iron Ore (all types)	15.79	31.58	63.16

- (b). However, a summarized tabular column has been provided in the bid document and CA in which this is given as '₹ per MT'. Excerpts of the bid document and CA are as below:

Rate in ₹ Per MT

Sr. No	Commodity	Rate for five days for the for the balance cargo remaining after the free period	Rate for sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for 11th onwards for the balance cargo
1.	Iron Ore (all types)	15.79	31.58	63.16

- (c). Considering the fact that the TAMP Order no. TAMP/28/2014-PPT dated 05 June 2014 has been explicitly specified in the bid stage and subsequently reflected in the CA, the unit mentioned in the same i.e. '₹ per MT per day' will prevail and be followed.
- (d). Any changes in the Order, therefore, would be construed as post bid changes, beyond the scope of the Concessioneing Authority for acceptance.
- (e). The issue relating to unit of storage charges as 'per MT per day' is also applicable for other PPP Projects already under implementation in PPT like 'Mechanisation of EQ-1, 2, 3 berths at PPT on BOT basis' vide TAMP Order no. TAMP/12/2014-PPT dated 21 February 2014 and 'Development of new Coal Berth to handle coal imports at PPT on BOT basis' vide TAMP Order no. TAMP/68/2016-PPT dated 02 January 2017. Any changes will have ramifications on these projects also.

8.1. Since the response of PPT did not pointedly address the point regarding prescription of unit of storage charges at "per tonne per day" in the Tariff Notification dated 17 June 2014 as compared to "per tonne" prescribed earlier in the Tariff Notifications dated 20 September 2013 and 16 August 2008 which formed the basis for the Tariff Notification dated 17 June 2014 for levy of storage charges at JPTPL, the PPT was again requested vide letter dated 30 October 2019, to review its stand on prescription of the unit of levy of storage charges.

8.2. In this regard, the PPT vide its letter dated 14 November 2019 has conveyed that the matter related to storage charges raised by the JPTPL may be dealt by TAMP as per the relevant rules and guidelines governing such issues.

9. In the meanwhile, based on the Trade Circular issued by the PPT, some exporters of Iron ore pellets/ fines through PPT viz., Brahmani River Pellets Limited, Kashvi Power & Steel Private Limited and Mohashakti Forging Private Limited have objected to the trade circular issued by the PPT on 1 October 2019, which includes, inter alia, schedule of storage charges of JPTPL, where the unit of levy has been prescribed as 'per tonne per day'. The users are of the view that since the storage charges prescribed as 'per tonne per day' is exorbitant and not viable, they may not be in a position to use the facility at JPTPL. Infact, Kashvi Power & Steel Private Limited has also stated that the levy of storage charges as indicated in the Trade Circular will lead to the JPTPL as well as the PPT to earn unjust return on capital employed at the cost of the port users. Some of the users have also expressed their grievance that they were not consulted before notification of the Indexed Reference tariff Order dated 05 June 2014.

10.1. Since the Reference tariff sought by PPT for the iron ore project was an adoption of the Upfront tariff already fixed after hearing the concerned users and since Reference Tariff Guidelines, 2013 issued by the Ministry of Shipping (MOS) does not require consultation with the users when a

Port Trust proposes to adopt an upfront tariff already approved after consulting the users, no joint hearing was set-up before notifying the Indexed Reference tariff Order dated 05 June 2014.

10.2. As brought out above, the PPT in its letter dated 14 November 2019 had not adequately addressed the issue relating to prescription of unit of levy of storage charges at JPTPL. The users had also represented on the prescription of unit of levy of storage charges at JPTPL.

10.3. Clause 3.8.4 of the Upfront Tariff Guidelines of 2008 calls for TAMP to enquire into wrong application of SOR. Further, Clause 3.8.5. of the Upfront Tariff Guidelines of 2008 provides that TAMP can decide a question which arises requiring clarifications or interpretation of the SOR and the statement of conditions of a private operator.

10.4. The MOS in the Government of India vide its letter No. PD-26025/17/2019-PD-II, dated 30 October 2019 addressed to this Authority acting on the representation dated 07 October 2019 from the JPTPL to the MOS on the issue of prescription of unit of levy of storage charges stated that PPT had submitted a proposal to TAMP for fixation of tariff for Iron Ore Terminal in 2008 based on which TAMP issued notification, dated 16 August 2008, specifying storage charges on “different period groups”. Similarly, another notification No. 245 dated 20 September 2013 was issued considering storage charges for “different period groups”. The MOS letter further stated that in next notification dated 17 June 2014, which was similar to previous notifications the unit in storage charges is mentioned as “₹ per MT per Day”. The MOS requested this Authority to examine the matter and take further necessary action as per provisions under intimation to the Ministry.

10.5. In the backdrop of the MOS communication and in order to enquire into the reported error in the prescription of unit of levy of storage charges and decide the question, based on the above position, it was decided to hold a joint hearing with PPT, JPTPL and the users who represented to this Authority with regard to the storage charges at JPTPL, on the limited issue of unit of levy of storage charges to be applicable at JPTPL.

11.1. Therefore, joint hearing was held on the matter at PPT premises in Bhubaneswar on 05 December 2019, with the PPT, JPTPL and the users who represented to this Authority to decide on the limited issue of unit of levy of storage charges applicable at the JPTPL. At the joint hearing, the JPTPL made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the JPTPL, PPT and the users have made their submissions.

11.2. Concluding its power point presentation, the JPTPL has made the following submissions and prayed that:

- (i). As stipulated in Clause 3.8.4. of the Tariff Guidelines of 2008 the Authority can enquire into wrong application of SOR.
- (ii). Clause 3.8.5. of the Tariff Guidelines of 2008 provides that the Authority can decide a question which arises requiring clarifications or interpretations of the SOR and the statement of conditions of a private operator.
- (iii). The Authority and PPT to review the wrong SOR and correct the mistake of storage charges unit of levy as “₹. per tonne” basis rather than “₹. per tonne per day”.

12.1. As decided at the joint hearing, the JPTPL vide its e-mail dated 16 December 2019 forwarded the copies of the 3 Agreements entered by the JPTPL with its customers. In one Agreement it has offered a discount of 50% and in another Agreement it has offered a discount of 55% in storage charges, perhaps to moderate the impact of the storage charges on the users.

12.2. As decided at the joint hearing, the PPT was requested vide our letter dated 18 December 2019 to forward a copy of the letter issued by PPT to the MOS on the matter in reference. In this regard, the PPT vide its e-mail dated 21 December 2019 has forwarded a copy of the letter dated 24 October 2019 issued by the PPT to the MOS giving a report on the representation of JSW. The report of the PPT is a reproduction of its submissions made to this Authority by its letter dated 18 October 2019 which have been brought out under para 7.2. of this Order and hence not reproduced for the sake of brevity.

13. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). Based on the proposal filed by the Paradip Port Trust (PPT), this Authority has passed an Order no. TAMP/28/2014-PPT dated 05 June 2014 fixing Reference tariff for an iron ore berth to be developed at PPT, based on the prescriptions prescribed in the Reference Tariff Guidelines of 2013. The said Order was notified in the Gazette of India Extraordinary (Part III Section 4) on 17 June 2014 vide Gazette No.182.
- (ii). The PPT has entered into Concession Agreement (CA) with M/s. JSW Paradip Terminal Private Limited (JPTPL) on 29 May 2015 for a period of 30 years, for development of an iron ore berth for handling iron ore exports.
- (iii). As per Section 48 read with Section 42(4) of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963, the SOR leviable by any person authorised by the Major Port Trusts to render services requires to be notified by this Authority. That being so, the BOT operators governed under the tariff guidelines 2013 who have been authorised by Major Port Trust, need to get the indexed SOR notified in their name before the commencement of operations. Accordingly, the JPTPL has approached this Authority with a request to notify the SOR in its name, since it envisaged commencement of its commercial operation. In this connection, the licensor port, PPT has also confirmed that the JPTPL is likely to commence its commercial operations shortly. The Provisional Certificate dated 25 September 2019 as made available by JPTPL, interalia, indicates that the Project can be safely and reliably placed in the commercial service of the users thereof and declares the Project to be fit for entry into commercial operation on 25 September 2019.
- (iv). (a). With reference to the indexation of the reference tariff fixed vide Order dated 05 June 2014, it is relevant here to mention that the General Note in the SOR approving the reference tariff, states that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2014 and 1 January of the relevant year. The general note explicitly states that the base year for WPI escalation has to be 1 January 2014.
- (b). As brought out earlier, the applicable cumulative escalation factor to be applied on the base tariff of 2014 to arrive at the indexed SOR as in the year 2019 is 9.94%. Accordingly, the JPTPL has arrived at the proposed rates by applying the applicable cumulative escalation factor of 9.94% on the reference tariff caps notified in June 2014. The proposed rates furnished by JPTPL have been verified and found to be correct.
- (v). (a). As brought out earlier, while seeking notification of the SOR in its name by applying the applicable indexation factor, the JPTPL has, for the reasons as brought out in the earlier part of the Order, made a request to rectify an error in the storage charges as notified in the Order dated 05 June 2014, by prescribing the unit of levy of storage charges as 'Rate in ₹ per ton' instead of 'Rate in ₹ per MT per day'.
- (b). In this regard, it is relevant here to mention that in the Order dated 14 July 2008, which has formed the base for prescription of Reference tariff for the iron ore berth vide Reference tariff Order dated 05 June 2014, the unit of levy for storage charges for iron ore handling was prescribed on 'per tonne' basis only. However, while seeking approval for prescription of indexed Reference Tariff based on the June 2008 Order (vide PPT proposal dated 14/16 May 2014), the PPT had proposed the unit of levy for storage charges on 'per tonne per day' basis, which crept into the Indexed Reference tariff Order dated 5 June 2014.
- (c). The table as given below, brings out this position:

Particulars	Unit of levy of storage charges	Rate for first five days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for 11th onwards for the balance cargo
Approved vide Order dated 14 July 2008	Rate in ₹ per tonne	12	24	48
Approved vide Order dated 05 June 2014 after applying indexation factor of 31.58%	Rate in ₹ per tonne per day	15.79	31.58	63.16

Thus, in the Order dated 05 June 2014, though the storage charges were prescribed after applying an indexation factor of 31.58% over the storage rates approved vide the 14 July 2008 Order, the unit of levy of storage charges has been prescribed on 'per tonne per day basis', instead of 'per tonne' basis.

- (d). It may be a fact that the PPT invited bids specifying the Order No. TAMP/28/2014-PPT, dated 5 June 2014 wherein the unit of levy of storage charges is "per MT per day". But the PPT also does not deny that the summarized tabular column provided by itself in the bid document and Concession Agreement in which the unit of levy of storage charges is mentioned as "per MT". This is an accepted fact by the PPT.

The JPTPL in its proposal dated 09 October 2019 filed before this Authority for notification of the SOR in its name has drawn reference to 3 tariff Orders passed by this Authority, namely upfront tariff fixation Order dated 14 July 2008, Reference Tariff Order dated 30 August 2013 and indexed Reference Tariff Order dated 5 June 2014. The unit levy sought by the PPT for fixation of storage charges was "per tonne" only in the first two Orders dated 14 July 2008 and 30 August 2013 and not "Per tonne per day" basis. Though the PPT is stated to have referred to the indexed Referenced tariff Order dated 5 June 2014 at the bid stage, and invited bids and entered into a Concession Agreement with the successful bidder (JPTPL) the unit of levy of storage charges was mentioned explicitly as "per tonne" only by the PPT in the bid document and Concession Agreement, though a reference to the indexed Reference Tariff Order dated 5 June 2014 was made in the said documents.

The mention of unit of levy as "per tonne" is very explicit in the bid document and Concession Agreement rather than the mention of Order dated 5 June 2014 as brought out by PPT itself in its letter dated 18 October 2019.

As regards the mention of tariff Order dated 5 June 2014 in the bid document and Concession Agreement, it has to be noted that the Order dated 5 June 2014 has prescribed not only storage charges but also handling charges and berth hire charges. It has to be specifically noted that the Order dated 5 June 2014 was not passed solely for prescription of storage charges.

Significantly, the Order dated 5 June 2014 draws a reference at para No. 5(v) to the July 2008 Upfront tariff fixation Order and the July 2008 tariff Order prescribes unit of levy of storage charges as 'Per Tonne' only.

- (e). In summary, prescription of unit of levy for storage charges as 'per tonne per day' shall not be correct due to the following reasons:
- (i). Upfront tariff Order dated 14 July 2008 which formed the basis for indexed Reference tariff Order dated 5 June 2014 prescribed storage charges on "per tonne" basis.
 - (ii). As per the excepts of the bid document furnished by PPT in its letter dated 18 October 2019, the unit of levy of storage charges has been explicitly mentioned as "per tonne".
 - (iii). The Appendix 12 to the Concession Agreement also explicitly mentions the unit of storage levy as "per tonne."
 - (iv). The Indexed Reference tariff Order dated 5 June 2014 on the basis of which PPT invited bids, as per its letter dated 18 October 2019, draws reference to the Order dated 14 July 2008. The said Order dated 5 June 2014 draws reference to the July 2008 Order [para No. 5(v)], wherein the unit of levy for storage charges was approved as "per tonne" only. Therefore, the mention made by PPT in the bid document regarding indexed Reference tariff Order dated 5 June 2014 to insist for prescription of unit of levy on "per tonne per day" basis deserves to be ignored.
- (f). The JPTPL in its letter dated 09 October 2019 has also drawn reference to the workings relating to the storage charges as considered in the upfront tariff Order dated 14 July 2008 for the same Iron Ore project, which was taken as the basis for adoption while determining the reference tariff in the year 2014. In the joint hearing held in the case also, the JPTPL has furnished the calculation in its power point presentation. The annual revenue requirement from the levy of storage charges to the tune of ₹ 154 lakhs was proposed to be recovered by levy of storage charges at the rate of ₹ 12, ₹ 24 and ₹ 48 per tonne for the three slab period, after providing for 18 days free period. As per the indexed storage rate as of the year 2019-20 at ₹ 17.36 per tonne per day, ₹ 34.72 per tonne per day and ₹ 69.44 per tonne per day for the three slab period after the free dwell time of 18 days, a consignment of 2000 tonnes of cargo which stays in the terminal for 35 days for shipment on 36th day, the user will have to pay storage charges for 17 days after availing free storage period of 18 days amounting to ₹ 14,92,960/-, the storage amount being calculated on the basis of "per tonne per day". The calculation in this regard is given below:

2000 tonnes X 5 days X ₹ 17.36 per tonne per day =	1,73,600/-
2000 tonnes X 5 days X ₹ 34.72 per tonne per day =	3,47,200/-
2000 tonnes X 7 days X ₹ 69.44 per tonne per day =	9,72,160/-
Total: 6000 tonnes 17 days	= 14,92,960/-

On the other hand, for the same consignment of 2000 tonnes and for the same dwell time of 17 days after free days of 18 days, for shipment on 36th day, the user has to pay storage charges amounting to ₹ 2,43,040. The calculation is given below:

1 st 5 days after free period:	
2000 tonnes X ₹ 17.36 per tonne	= 34,720/-
2 nd 5 days:	
2000 tonnes X ₹ 34.72 per tonne	= 69,440/-
Last 7 days	
2000 tonnes X ₹ 69.44 per tonne	= 1,38,880/-
Total: 6000 tonnes 17 days	= 2,43,040/-

- (g). If, the operator is allowed to levy the storage charges on "per tonne per day" basis, an amount of ₹ 14,92,960/- would accrue to the operator as per

the illustrative example given above; the PPT would also be entitled to receive revenue share on the amount of ₹ 14,92,960/-. It will be an unjust return at the expense of the port users which cannot be permitted. Terminals are not operated for generating revenue in the form of storage charges. The apportionment of revenue requirement from storage charges is only 1% of the total 100% revenue requirement to operate the terminal, as per the upfront tariff fixation guidelines of 2008.

- (h). Another contention of the PPT is that change in the unit of levy of storage charges from “per tonne per day” to “per tonne” would be construed as post bid change. However, it is an accepted fact by PPT that the bid document contained both the prescriptions of “per tonne per day” and “per day”. The mention of “per tonne” in the bid document was explicit. The wordings “per tonne per day” were not so. The prescription of unit of levy as “per tonne” weighs more in its favour rather than “per tonne per day”.
- (i). The JSW, during the proceedings relating to the case in reference has established that by levying storage charges on per tonne per day basis, it would earn substantially enormous storage income and would end up earning more than the permitted 16% return. The users who have represented to this Authority have also highlighted that the levy of storage charges on per tonne per day basis would lead to the JPTPL as well as the PPT earning unjust return on capital employed, at the cost of the port users.
- (j). There can be a view that Clause 2.8 of the upfront tariff setting guidelines of 2008 issued by the MOS) under Section 111 of the Major Port Trusts Act stipulates that the upfront tariff once determined by this Authority is subject to only indexation during the entire project period of 30 years and do not lend any scope to revise the upfront tariff fixed by this Authority during the project period. In this regard it is to state that in the case in reference, no change whatsoever, is effected to the upfront tariff fixed in the year 2008 and adopted as indexed Reference tariff in the year 2014. Only an error, which had crept in the Reference tariff Order of June 2014 is being rectified. This rectification, in no manner, to be construed as amounting to review of the upfront/ reference storage charges, approved by this Authority in July 2008/ June 2014.
- (k). Incidentally, in this connection, it is noteworthy to draw reference to a similar matter arising in another Major Port viz., Visakhapatnam Port Trust (VPT). After having the upfront tariff fixed for the West Quay - 6 (WQ-6) Berth in the Northern Arm of inner Harbour of VPT, the VPT awarded the development of the WQ-6 berth to West Quay Multiport Private Limited (WQMPL) on DBFOT basis. Thereafter, the WQMPL approached this Authority for notification of SOR in its name. The SOR was notified in the name of WQMPL. Thereafter, WQMPL filed a Writ Petition No.28595 of 2017 in the Hon'ble High Court of Judicature at Hyderabad for the State of Telangana and State of Andhra Pradesh, seeking interference of the Hon'ble Court, inter alia, with the prayer to reduce storage charges prescribed in case of WQMPL. The Hon'ble High Court in its Order dated 14 December 2017 directed this Authority to consider and dispose of the WQMPL's representation. In compliance of the Order of the Hon'ble High Court, this Authority, after consultation with the VPT, vide its Order no. TAMP/85/2017-VPT dated 18 May 2018, had considered the representation of the WQMPL and prescribed the storage charges at a lower level by dividing the earlier notified storage charges by 7 days, so as to prescribe storage charges on per tonne per day basis.
- (l). In view of the above position, this Authority is inclined to prescribe the indexed storage charges after rectifying the error in the unit of levy of storage charges. The contention of PPT that prescription of unit of levy as 'per tonne' for the JPTPL project will have ramifications on the PPP projects relating to mechanization of EQ-1, 2, 3 berths at PPT and development of

new coal berth to handle coal imports at PPT vide tariff Orders dated 21 February 2014 and 22 January 2017 respectively, cannot act as a hindrance to rectify error in the prescription of storage charges at JPTPL. If an error has crept in the prescription of storage charges in the above said tariff Orders, the said error may have to be examined and rectified in consultation with PPT, when the concerned operators approach this Authority for notification of SOR in their respective names.

- (m). The storage schedule contains 3 chargeable slab periods after the free dwell time. Each of first two chargeable slabs have 5 days dwell time. The third slab starts from 11th day onwards (after the free period) for an indefinite period. In respect of JPTPL, the rectification can be done in two ways:

- (i). Prescribe the unit of levy of indexed storage charges at '₹ per tonne',

OR

- (ii). Considering that the storage charges are prescribed for a slab of 5 days, the proposed indexed storage charges can be divided by 5 and the unit of levy of indexed storage charges can be prescribed at '₹ per tonne per day'.

The JPTPL during the proceedings has insisted on prescription of storage charges on "per tonne" basis. In this regard, it is relevant here to mention that with regard to the 3rd slab, which starts from 11th day after free period and continues to be levied for an indefinite period, if the cargo continues to stay in the storage yard beyond the first two chargeable slab periods, and if the unit of levy is prescribed as "per tonne", as requested by JPTPL, it is likely that the users may continue to occupy the precious port premises for a longer period, given that irrespective of the period for which the cargo stays in the port premises, the users are liable to pay fixed storage charges for the quantity of cargo lying in the port premises. In such an instance, prescription of storage charges on per tonne per day basis, may discourage an user to utilize the port area as Storage yard for longer period and thereby act as a deterrent.

Further, given that the storage charges are prescribed on "₹ per tonne per day" basis, across the SOR of all the Major Port Trusts and Private Terminals operating thereat, it is felt appropriate to prescribe the storage charges on "per tonne per day" basis, as a uniform prescription.

Thus, incase of JPTPL, this Authority is inclined to prescribe unit of levy for the storage charges on 'per tonne per day' basis, keeping in view the unit of levy of storage charges in all other major ports and BOT operators operating thereat.

- (n). The rates prescribed in the SOR are ceiling levels. The JPTPL may charge lower rates. Thus, the JPTPL has flexibility to charge lower rate of storage charges, if it so desires. If there are any issues arising on account of this on the revenue share, the port and JPTPL are advised to sit together and sort it out.
- (vi). This Authority vide Order dated 05 June 2014 has notified the SOR alongwith Performance Standard as proposed by PPT as per the Reference Tariff Guidelines. Therefore, the performance standards as approved by this Authority in the Order dated 05 June 2014 are also included in the proposed SOR of JPTPL and notified.
- (vii). The Government of India in the MOS undercover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter

No.PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order no. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 has, inter alia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

"Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority."

Therefore, the definition of Coastal Vessel proposed by the JPTPL is modified with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel' to reflect the position contained in MOS letter dated 11 November 2014.

- (viii). All the other conditionalities governing the application of the rates as approved in the SOR of the Order dated 05 June 2014 are retained subject to the following:
- (a). This Authority, in view of the clarification sought by the V.O. Chidambaranar Port Trust regarding levy of concessional charges for coastal cargo/container has passed an Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 29 September 2015 regarding system of clarification of vessels for levy of vessel related charges and the time of incidence of vessel related charges and cargo related charges at concessional coastal rate based on the recommendations of Directorate General (DG) Shipping. The provisions approved in the said Order were further amended vide Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015. The said Order passed is for common adoption by all the Major Port Trusts. Subsequent to the said Order, the DG Shipping vide its letter no.SD-9 CHART(309)/2016 dated 20 May 2016 has issued further clarification on the provision approved in the 26 November 2015 Order. This Authority has accordingly passed a clarificatory Order slightly amending the provision prescribed in para 9A (ii) and 10(ii) of the Order dated 26 November 2015. The amended provisions approved by this Authority in the said Order has been updated accordingly, in the SOR of JPTPL as note no. (ii), (iii) and (iv) in place of note no. (ii) under General terms and conditions notified vide Order dated 05 June 2014. The subsequent note nos. are consequently renumbered.
- (b). The General note to Chapter (2) and (3) proposed by JPTPL states that the tariff caps will be indexed to inflation but only to the extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2019 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. This general note is seen to be in line with the prescription in the SOR of other BOT operators governed under 2013 guidelines who have commenced the operations.

14.1. In the result, and for the reasons given above, and based on the collective application of mind, this Authority approves notification of SOR and Performance Standards for the new Iron Ore berth in the name of JPTPL operating at PPT attached as **Annex – I** and **Annex – II** respectively.

14.2. The SOR notified for JPTPL shall come into force from the date of commencement of commercial operations by JPTPL.

14.3. The JPTPL is expected to perform at least at the performance norms brought out in the Concession agreement.

15.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the JPTPL would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

15.2. The proposal shall be submitted by JPTPL to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

15.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the PPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the Tariff Guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

15.4. In the event of JPTPL not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the JPTPL shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

15.5. After considering the views of the PPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

15.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the JPTPL. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the Tariff Guidelines of 2013.

15.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the JPTPL shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The JPTPL, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

15.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the PPT. The PPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

15.9. The JPTPL shall furnish to this Authority, quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized at the berth. In addition, quarterly reports shall also be provided on average moves per crane hour and average dwell time for containers. The quarterly reports shall be submitted by the JPTPL within a month following the end of each quarter. Any other information which may be required by this Authority shall be furnished to them from time to time.

15.10. If any question arises requiring clarifications or interpretation of the SOR and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the JPTPL.

15.11. The actual performance of the JPTPL shall be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority shall enquire into such allegation and forward

its findings to the PPT. If any action is to be taken against the JPTPL, the PPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

15.12. This Authority shall publish on its website all such information received from JPTPL. However, this Authority shall consider a request from JPTPL about not publishing certain data/information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./483/19]

Annex – I

JSW PARADIP TERMINAL PRIVATE LIMITED

SCALE OF RATES FOR THE NEW IRON ORE BERTH.

CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS

1.1. DEFINITIONS – GENERAL

- (i). **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.
- (ii). **“Foreign vessel”** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). **“Per day”** means per calendar day unless otherwise stated.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
 - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
 - (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate:
 - (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.

- (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.

(iv). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate

- (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:

- (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- (ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.

- (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.

(v). Interest on delayed payments / refunds:

- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the operator shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI). The penal interest rate will apply to both the operator and the port users equally.
- (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services/ use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and/ or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.

- (vi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

- (vii). (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if he so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (b). The Operator may also, if he so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates

and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

- (viii). The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

CHAPTER 2 – CARGO RELATED CHARGES

The cargo handling charges at the New Iron Ore berth for handling Iron Ore Exports at Paradip Port Trust shall be payable on the manifested cargo directly by the importer of cargo at the rates specified below:

a. Handling Charges

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in ₹
1	Iron Ore handling charges (all types)	Ton	227.12

Note:

The above rate is the composite rate for unloading the Iron Ore from the railway wagon, conveying to stack yard, storage at the stack yard upto free period of 18 days after the time of unloading the iron ore from railway wagon, reclaiming from stack yard and loading on to the ship and all other miscellaneous services provided.

b. Storage charges:

The storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period of 18 days allowed shall be as below:

(Rate in ₹ per MT per day or part thereof)

Sl. No	Commodity	Rate for first five days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for 11th onwards for the balance cargo
1	Iron Ore (all types)	3.47	6.94	13.89

Notes:

- (i). For the purpose of calculation of free period, Customs notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.
- (ii). Free period for Import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.
- (iii). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

CHAPTER 3 - VESSEL RELATED CHARGES.

a. Berth Hire Charges

The Berth Hire Charges payable by Masters/ Owners/ Agents for the vessel shall be as per the rates below:

Sl. No	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign Going Vessel (in ₹)	Coastal Vessel (in ₹)
1	All Vessels	1.24	0.75

Notes:

- (i). The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth.
- (ii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.
- (iii). In case the vessel idles due to breakdown or non availability of the shore based facilities of the operator, or for any other reasons attributable to the terminal operator, rebate equivalent to berth hire charges accrued during the period of idling of the vessel shall be allowed by the operator.
- (iv). (a). Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
 (b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation.
 (c). The master/ agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
- (v). The Penal berth hire charges shall be equal to one day's (24 hours) berth hire charge for a false signal. levied in addition to berth hire charges beyond 2 hours.

"False signal" would be when the vessel signals its readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.

CHAPTER 4 - GENERAL NOTE

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2019 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

- - - - -

Annex - II**PERFORMANCE STANDARDS****1. Gross Berth Output:**

The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for different types of cargo. In case of iron ore, the capability of the terminal (mechanization, method of handling) and parcel size will determine the Gross Berth Output. Higher terminal capability and greater parcel size will lead to high productivity. The Gross Berth Output shall be calculated as the total cargo handled to the ship during a month divided by the time spent by the ship at the terminal multiplied by number of working days of ships in that month at that terminal. While determining the number of working days from the ship hours, the berth allowance of 4 hours shall be subtracted from the total hours.

The norm for Gross Berth Output for Iron Ore will be 60,000 Tons/day. Weightage in case of shortfall in meeting the prescribed performance standard will be 70%.

2. Transit Storage Dwell Time:**Bulk Cargo**

The Transit Storage Dwell Time for iron ore shall be calculated, as half of average parcel size of above cargo vessels in a month divided by average disposal of cargo from the port per day as per the following methodology:

$$\text{Average disposal of Cargo per day (A)} = \frac{\text{OB} + \text{Received/Despatched} - \text{CB}}{\text{No. of days}}$$

OB = Opening Balance, CB = Closing Balance.

$$\text{Average Parcel Sizes (B)} = \frac{\text{P1} + \text{P2} + \dots + \text{Pn}}{\text{n (no. of parcels)}}$$

P1, P2 Pn are parcel size of each vessel in a month.

$$\text{Transit storage Time for Bulk Cargo} = 0.5 (B/A)$$

The transit dwell time for iron ore will be 18 days up to commencement of ship loading operation. Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard is 20%.

3. Turn around Time for receipt / delivery operation:

The Turnaround Time for receipt/delivery operation shall be the sum of time taken for unloading of cargo divided by the number of rakes deployed, as the case may be, in a month. Further, in case the rake does both unloading and loading operations on a single entry into the terminal, the time allocated shall be doubled for those rakes.

The norms will be as follows:

- Rake for dry bulk cargo (single operation) : 10 hours
 - Rake for dry bulk cargo (Double operation) : 18 hours
- 58 BOXN wagons per rake

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard is 10%.

Performance Evaluation and calculation of liquidated damages:

Performance evaluation shall be made on a quarterly review of the reports furnished by the Concessionaire and/or the records of the Concessionaire and/or by an enquiry by the Concessioning Authority. The Concessionaire shall be liable to pay liquidated damages determined at the rate of 1% (one per cent) of the Gross Revenue of the respective quarter for every shortfall of 10% (ten per cent) in the average performance which shall be assessed in the following manner.

Each Performance Standard is calculated as an average in the manner indicated above.

The actual average performance vis-à-vis a standard will be evaluated against the prescribed standard. The shortfall will be computed as a percentage of the prescribed standard. The shortfall in respect of each performance standard will have a weightage assigned to it. The overall shortfall in average performance shall be assessed as the aggregate of the weighted shortfalls in respect of each of the performance standards. For example, if there is a shortfall in Gross Berth Output by x%, Transit Storage Dwell Time by y% and Turn round time for receipt/delivery operations by z% and the weightage assigned to such shortfalls is 0.7, 0.2 and 0.1 respectively, then the overall shortfall in average performance will be (0.7x + 0.2 y + 0.1 z)%.
